Jantar

ORGAN INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO
PRZEGLĄD KWARTALNY ZAGADNIEŃ NAUKOWYCH POMORSKICH I BAŁTYCKICH ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM HISTORII, GEOGRAFII I EKONOMII REGIONU BAŁTYCKIEGO

ROK I. ZESZYT 3. WRZESIEŃ 1937

NAKŁADEM INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO W GDYNI
SKŁAD GŁÓWNY: KASA IM. MIANOWSKIEGO — INSTYTUT POPIERANIA NAUKI
WARSZAWA, PAŁAC STASZICA

Jantar

ORGAN INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO
PRZEGLĄD KWARTALNY ZAGADNIEŃ NAUKOWYCH POMORSKICH I BAŁTYCKICH ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM HISTORII, GEOGRAFII I EKONOMII REGIONU BAŁTYCKIEGO

ROK I. ZESZYT 3. GDYNIA, WRZESIEŃ 1937

SPIS TREŚCI

Redakcja, pozostawiając autorom swobodę wypowiadania sądów w sprawach naukowych, nie bierze na siebie żadnej odpowiedzialności za poglądy wyrażone w poszczególnych artykułach i notatkach.

Warunki prenumeraty

Cena pojedyńczego numeru zł 3.— Prenumerata roczna (za 4 numery kolejne) zł 10.—
Członkowie i współpracownicy Instytutu Bałtyckiego płacą za numer zł 2.— rocznie zł 6.—
Adres Redakcji i Administracji: Gdynia, ul. Świętojańska 23, Instytut Bałtycki

Czcionkami Drukarni „Dziennika Poznańskiego" Sp. Akc. — Poznań, ul. Pocztowa 9

Jantar

ORGAN INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO
PRZEGLĄD KWARTALNY ZAGADNIEŃ NAUKOWYCH POMORSKICH I BAŁTYCKICH ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM HISTORII, GEOGRAFII I EKONOMII REGIONU BAŁTYCKIEGO

ROK I. ZESZYT 3. GDYNIA, WRZESIEŃ 1937

WILLIAM F. REDDAWAY (Cambridge)

CANNING A BAŁTYK W ROKU 1807

W rozprawie niniejszej wykorzystano, oprócz dokumentów przechowywanych w brytyjskim *Public Record Office*[1], nieopublikowane dotychczas materiały, znajdujące się wśród papierów Henryka Pierreponta[2]. Zostały one ofiarowane przez jego prawnuka, lorda Gerarda Wellesleya, narodowi brytyjskiemu[3].

I

ZBOMBARDOWANIE KOPENHAGI

Określenie „perfidny Albion" weszło w powszechne użycie przede wszystkim na skutek zbombardowania Kopenhagi i zagarnięcia przez Anglików floty duńskiej we wrześniu 1807 roku. „Był to, krótko mówiąc, najwybitniejszy ze wszystkich znanych czynów pirackich" — pisał uczony francuski w r. 1925[4]. W dziesięć lat później Fisher charakteryzował to wydarzenie, jako „niesprawiedliwy atak na niewinny naród"[5]. „Jeżeli książę-regent[6] posiada choć połowę mego temperamentu — miał rzekomo powiedzieć Jerzy III ministrowi, który wzywał Danię do poddania się — to zrzuci on pana z pewnością ze schodów".

CZY KROK ANGIELSKI BYŁ USPRAWIEDLIWIONY?

Dumny Canning[7], inicjator owego ataku, był zmuszony przez Rista[8], przedstawiciela Danii w Londynie, do wysłuchania formalnego oskarżenia skierowanego przeciw jego krajowi, jako „bezprawnemu niszczycielowi szczęśliwości Danii... tym w najwyższym stopniu niesprawiedliwym i podstępnym najazdem", który zrobił z niej „z konieczności naturalnego sprzymierzeńca wrogów Anglii". Może mniej wymowna, ale o wiele groźniejsza krytyka postępowania Wielkiej Brytanii nadeszła z Rosji, wciąż jeszcze, formalnie przynajmniej, pozostającej w sojuszu z Anglią. Gdy ambasador brytyjski, lord Gower[9], notyfikował kapitulację Kopenhagi, świeżo mianowany minister spraw zagranicznych, hr. Rumiancow[10], wspomniał mu o bezgranicznej sympatii żywionej przez cara dla jego duńskich krewnych, a dalej oświadczył, że gabinet angielski, ukrywając przed Rosją projekt owej ekspe-

---

[1] Główne archiwum państwowe w Londynie *(Przyp. tłumacza)*.

[2] Henry Manvers Pierrepont, ur. 1780 † 1851, od r. 1804 do r. 1807 był posłem nadzw. i ministrem pełnomocnym w Szwecji. Była to jedyna jego misja dyplomatyczna *(Przyp. tłumacza)*.

[3] Pozwolenie na ogłoszenie ich w *Baltic Countries* (gdzie artykuł niniejszy ukazał się po angielsku), zostało udzielone dzięki uprzejmości p. Stephen Gaselee, bibliotekarza brytyjskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

[4] Marc de Germiny, *Les brigandages maritimes de l'Angleterre*, t. III, str. 240.

[5] *A History of Europe*, 1935, t. III, str. 848.

[6] Ks. Fryderyk, następca tronu duńskiego, ur. 1768 † 1839; był on regentem od r. 1784, panował pod imieniem Fryderyka VI od r. 1808 *(Przyp. tłumacza)*.

[7] George Canning, ur. 1770 † 1827, angielski mąż stanu, był ministrem spraw zagranicznych od marca 1807 r. do września 1809 r., oraz od września 1822 r. do kwietnia 1827 r. W kwietniu 1827 r. został premierem na przeciąg kilku miesięcy *(Przyp. tłumacza)*.

[8] Johann Georg Rist, ur. 1775 † 1847, duński polityk i dyplomata, od r. 1802 do r. 1806 był posłem w Madrycie, od r. 1806 do października 1807 r. był *chargé d'affaires ad int.* w Londynie *(Przyp. tłumacza)*.

[9] George Leveson Gower 1. earl Granville, ur. 1773 † 1846, dyplomata i polityk angielski, był ambasadorem od r. 1804 do r. 1807 w Petersburgu, od r. 1824 do r. 1828, oraz od r. 1831 do r. 1841 w Paryżu *(Przyp. tłumacza)*.

[10] Mikołaj hr. Rumiancow, ur. 1754 † 1826, dyplomata, polityk i historyk rosyjski, od r. 1779 do 1796 był posłem we Frankfurcie, od r. 1802 do r. 1807 ministrem handlu, od r. 1807 do r. 1812 ministrem spraw zagranicznych *(Przyp. tłumacza)*.

dycji bałtyckiej, przyznał się tym samym do zamiaru rozmyślnego urażenia Petersburga (11—23 września)[11].

Trzeba przyznać, że chociaż Canning liczył się z możliwością wrogich posunięć Aleksandra przed końcem roku[12], jednak wyraźne narażenie się Rosji było groźniejsze dla Anglii od potępień „bandytyzmu" ze strony opozycji parlamentarnej, czy też od grożącej ze strony Francji zemsty na Portugalii.

Usprawiedliwione oburzenie w stosunku do tego, kto we wrześniu 1807 roku zburzył pociskami armatnimi tysiąc mieszkań w zaprzyjaźnionej stolicy, a naród pragnący neutralności pozbawił floty, stanowiącej jedyną niemal jego obronę — oczywiście historia złagodziła. „Nieszczęściem dla bohaterskiego, choć małego narodu duńskiego — pisał Lanfrey przed sześćdziesięciu laty — było to, że jego położenie nie pozwalało mu zająć stanowiska pośredniego i z chwilą, gdy jedno z walczących mocarstw złamało jego neutralność, było niemożliwością dla drugiej strony dalsze jej uznawanie"[13]. Zgodnie z powyższym poglądem na to zagadnienie, Anglia w roku 1807 miała poważne powody do przypuszczeń, że w obecnej chwili Napoleon i Aleksander będą usiłowali wciągnąć Danię do swego przymierza tylżyckiego i, w razie potrzeby, nie cofną się przed użyciem siły. Księcia-regenta, który w gruncie rzeczy był władcą absolutnym, podejrzewano o przyobiecanie Napoleonowi uległości. W tym czasie „Wielka Brytania stanęła oko w oko z zakrojoną na dużą skalę intrygą polityczną, zmierzającą do zniszczenia jej przez zrujnowanie handlu, stanowiącego o bycie całego państwa"[14]. Trudno się dziwić, że, broniąc się przed Napoleonem, W. Brytania wprowadziła do swych żądań skierowanych pod adresem Danii coś z napoleońskiego tonu. Nie należy zapominać, iż stanowczy język poparty przygniatającą siłą był świadomie użyty w tym celu, by Dania mogła twierdzić wobec świata, że naprawdę bezwarunkowo musiała ustąpić.

Canning nie bez podstaw przypuszczał, że Dania może być steroryzowana przez gwałtownego Napoleona, którego wojska mogły przekroczyć jej południową granicę w sile uniemożliwiającej obronę. Nagle zawarty pokój między Francją a Rosją przyczynił się do tego, że krok ten, wraz z bezpiecznym zagarnięciem Holsztynu, poprzednio prawie niemożliwy, stał się zupełnie wykonalny. Jak Jackson[15] dowodził w Kilonii hr. Christianowi Bernstorffowi[16], Dania mogła być neutralna tylko wówczas, gdy na kontynencie ochraniało ją pół miliona żołnierzy — jednak teraz złożyli oni przecież broń. Jedyne wyjście, jakie jej pozostało po Tylży, polegało na tym, by nie dawać ani Francji, ani Anglii usprawiedliwionego pretekstu do ataku. Chociaż Napoleon złożył dowody nieznajomości duńskiej geografii i klimatu, nie mógł on jednak przypuszczać, by flota i wojska znajdujące się na Zelandii były w stanie oprzeć się najgroźniejszej ekspedycji, jaką kiedykolwiek Wielka Brytania wysyłała. 7 sierpnia Jackson doniósł z Kilonii, że Zelandia została „całkowicie otoczona przez eskadrę okrętów wojennych Jego Królewskiej Mości, rozmieszczonych w ten sposób, by mogły się między sobą porozumiewać telegraficznie". Canning przypuszczał, że taka właśnie nieodparta siła może zapobiec przelewowi krwi.

Uniewinnianie Wielkiej Brytanii przez historyków w rodzaju Lanfreya, czy Mahana jest również do pewnego stopnia popierane przez niektórych prawników. Pod wpływem następujących po sobie odkryć, dotyczących antybrytyjskiego spisku francusko-rosyjskiego w Tylży oraz francuskich projektów wkroczenia do Danii, najtrzeźwiejszy i najwybitniejszy publicysta angielski oświadczył, że „nagłe niebezpieczeństwo stanowiło już dostateczne uzasadnienie głównych wytycznych postępowania rządu angielskiego. Omówione żądania jego były przeto utrzymane we właściwych granicach"[17].

CZY ANGLII SIĘ POWIODŁO?

Według określenia prawnego, podanego przez Marc de Germiny, kaperstwo należy do kategorii „czynów dozwolonych, opartych na prawie do samoobrony stosowanej wobec państw, nie mających swobody działania". Profesor Windelband twierdzi, że akcja brytyjska była „w równym stopniu mądra, energiczna i bezlitosna, jak i sprzeczna z prawem narodów", zaś jej wynik, według niego, sta-

[11] Lord Gower nie miał trudności ze znalezieniem odpowiedzi na ten zarzut i przytoczył ukrycie przed Anglią tajnych artykułów umowy tylżyckiej; oskarżenie to podsunął sam gabinet rosyjski. Takie słowne zwycięstwa przynoszą jednak małą korzyść.

[12] H. W. V. Temperley, *Life of Canning*, 1905, str. 79. Por. *Edinburgh Review*, nr. 416 z kwietnia 1906 r.: *Canning and the Treaty of Tilsit.*

[13] *The History of Napoleon the First*, t. III, str. 110, tłumaczenie angielskie z r. 1876.

[14] A. T. Mahan, *Influence of Sea Power 1793—1812*, wyd. 14, t. II, str. 311.

[15] Francis James Jackson, ur. 1770 † 1814, dyplomata angielski, był od r. 1792 do r. 1795 posłem w Madrycie, w r. 1801 w Paryżu, od r. 1802 do r. 1806 w Berlinie, w r. 1807 w Danii, od r. 1809 do r. 1811 w Waszyngtonie *(Przyp. tłumacza).*

[16] Christian Gunther hr. Bernstorff, ur. 1769 † 1835, dyplomata duński, był od r. 1789 do r. 1791 posłem w Berlinie, od r. 1795 do r. 1797 w Sztokholmie, od r. 1800 do r. 1810 duńskim ministrem spraw zagranicznych, w r. 1817 ponownie posłem w Berlinie, zaś od r. 1818 do r. 1832 pruskim ministrem spraw zagranicznych *(Przyp. tłumacza).*

[17] W. E. Hall, *A Treatise on International Law*, wyd. 8, 1924.

nowiło niepowodzenie projektu zamknięcia Bałtyku[18]. Z drugiej strony profesor Heckscher dowodzi, że Canning napoleońską pogardą dla prawa neutralności zrobił sobie wroga we władcy Holsztynu, co było niezmiernie pomocne Bonapartemu przy zamykaniu brzegów Morza Północnego dla Anglii. Porty holsztyńskie w latach 1803—1806 zastępowały w znacznym stopniu miasta hanzeatyckie w sprowadzaniu towarów z Anglii i kolonii, które następnie swobodnie przesyłano z duńskiej Altony do Hamburga[19]. Profesor Temperley, przedstawiwszy zniweczenie przez Canninga francuskich zamiarów najazdu na Anglię i Irlandię, oraz umożliwienie przez niego 10 000 żołnierzy hiszpańskich wymknięcie się do Hiszpanii, wspomina, iż tenże minister „stawiał poważne zarzuty z powodu prowadzonego na ogromną skalę przez Danię handlu przemytniczego na rzecz Francji". Po upadku Kopenhagi, brytyjskie towary płynęły do Francji i Holandii pod flagą pruską, opłaty w Sundzie zostały zniesione, a flota ochraniała przemyt angielski przez porty bałtyckie[20].

Byłoby jednak powierzchowne i błędne ocenianie wyników posunięcia Canninga jedynie na podstawie „gołych faktów", z pominięciem wpływu, jaki wywarło ono na umysły współczesnych mężów stanu. Za najważniejszy jego skutek należy uznać wrażenie, jakie zrobiło na Napoleonie. Butterfield opisał wzrost jego gwałtowności, który nastąpił potem, gdy Anglia, jak „Bonaparte mórz", zaatakowała Zelandię. Porzuciwszy myśli o pokoju, stał się „jeszcze mniej opanowany i bardziej zuchwały, niż poprzednio... Jego wyrażenia stały się jeszcze dziksze, jego zachowanie jeszcze bardziej niezrównoważone, jego brawura jeszcze bardziej głośna i szalona". „Wybuch szyderczego śmiechu (Canninga) na wieść o spisku francusko-rosyjskim" spotkał się w odpowiedzi z okrzykiem: „Wypędzić przedstawicieli Wielkiej Brytanii ze wszystkich dworów europejskich"[21].

PROBLEM DUŃSKI W ROKU 1807

W gruncie rzeczy niemal wszystkie punkty dotyczące zarówno zamiarów, jak i powodzenia każdego z mocarstw w związku ze sprawą Kopenhagi w roku 1807, stanowią wciąż jeszcze przedmiot gorących dyskusji. Jeden ze współczesnych duńskich uczonych[22] twierdzi, że bezwątpienia jego ojczyzna pragnęła zachować neutralność, a jeżeliby była zmuszona wybierać między walczącymi — wybrałaby stronę Anglii. Nieprzyjaźń Francji mogła pociągnąć za sobą czasową utratę jej posiadłości kontynentalnych, natomiast zerwanie z Wielką Brytanią oznaczało zniweczenie duńskiej potęgi na morzach. A to w rezultacie zagrażało bezpieczeństwu Kopenhagi, handlu, kolonii i Norwegii. Jeżeli Dania zasłużyła na naganę z powodu zbyt długiego wahania się, to w każdym razie brutalność postępowania Anglii wpędziła ją do obozu, do którego dobrowolnie nie przystąpiłaby. Canning 18 i 19 lipca postanowił wezwać Danię do czasowego wyrzeczenia się floty. Nie mógł on wówczas znać jeszcze prawdziwych warunków umowy tylżyckiej oraz był błędnie powiadomiony o rzekomym zbrojeniu duńskich okrętów. Duńczycy zaś, w tym czasie gdy koncentrowali swą armię w Szlezwiku i Holsztynie dla stawienia oporu Francji, byli oskarżani o zbytnią uprzejmość w stosunku do niej. Z duńskiego punktu widzenia[23] można w krótkości przedstawić przebieg wypadków w sposób następujący.

Od chwili utworzenia europejskiej koalicji antynapoleońskiej oczywiście wywierano nacisk na Danię, by się przyłączyła do Anglii, Austrii i Rosji. Jednak stale uchylała się ona od przyjęcia tych zaprosin. W razie braku pomocy pruskiej groził jej przecież najazd od strony lądu, poza tym była zazdrosna o Szwecję, która do koalicji przystąpiła; z Francją nie miała zatargu, a prócz tego neutralność podczas wojny morskiej mogła przynieść niezmierne zyski. Wiosną roku 1807 polityka ta zdawała się być dowodem mądrości. Napoleon rozbił Austrię i Prusy, a chociaż Rosja obłudnie chełpiła się rzekomo licznymi zwycięstwami, jednak Duńczycy nie dali się zwieść. Oświadczyli oni, że jeżeli którekolwiek z mocarstw zgwałci ich neutralność — to będzie miało w nich swego wroga. Ostatecznie wiedzieli oni dobrze, że niebezpieczniejsza od Francji byłaby dla nich Anglia ze względu na siły morskie, które mogły zagrozić Kopenhadze, odciąć Norwegię, zniszczyć duński handel i zabrać duńskie kolonie. Jednak armia Napoleona przebywała w pobliżu ich granic, a on sam był szybki i groźny, zaś Anglicy uchodzili za opieszałych i powolnych. W tym czasie, gdy ludzie typu Foxa[24] byli w Londynie u władzy, duńska dyplomacja pozwalała sobie w stosunku do Wielkiej Bryta-

[18] W. Windelband, *Die auswärtige Politik der Grossmächte*, 1922, str. 270.

[19] E. F. Heckscher, *Kontinentalsystem*, 1918, str. 116.

[20] Temperley, l. c., str. 78 i nast.

[21] H. Butterfield, *Peace Tactics of Napoleon*, 1929, str. 307 i nast. Dr. Holm widzi w postępowaniu brytyjskim wynik „niemal panicznego przerażenia" całego gabinetu. F. J. Jackson w swych *Sprawozdaniach* opisuje zaniepokojenie i zakłopotanie Canninga w dniu 18 lipca (por. J. H. Rose, *Royal Historical Society's Transactions for 1906*, str. 68).

[22] Axel Linvald, *Det danske Folks Historie*, t. VI, str. 228 i nast.

[23] Edv. Holm, *Danmark-Norges Historie*, t. I i VII, *passim*.

[24] Charles James Fox, ur. 1749 † 1806, wybitny angielski mąż stanu, wielokrotny minister i premier *(Przyp. tłumacza)*.

nii na wystąpienia niewłaściwe. Oprócz tego Kopenhaga nie liczyła się z tym, że Anglia walczyła o swój własny byt oraz o wolność Europy. Jednak nawet tak umiarkowanym rządom foksistowskim Dania dawała powody do podejrzeń o sprzyjanie Napoleonowi, a przy tym drażniła Londyn swymi gorzkimi skargami składanymi na drodze urzędowej przeciw postanowieniom Rady Koronnej. Szwecja przyłączyła się do Rosji i Prus dla trzymania w szachu Francji, a Dania ściągała jedynie swe wojska z powrotem do Holsztynu. Gdy Francuzi zajęli Gdańsk (25 maja 1807 roku), duńscy mężowie stanu gratulowali sobie, że nie postawili na złego konia.

CANNING A TYLŻA

W tym samym czasie Duńczykom zdawało się, że posunięcia gabinetu brytyjskiego, którego duszą był Canning, wróżą poprawę stosunków między obu krajami. Wkrótce jednak ich utyskiwania i jawne dopomaganie Francji spowodowały ostre zarzuty ze strony despotycznego angielskiego ministra spraw zagranicznych. Gdy w końcu czerwca przeszło 8 500 żołnierzy brytyjskiego legionu w Niemczech wysłano na Rugię, w Anglii rozeszły się pogłoski, że Duńczycy odmówili im pozwolenia na przejazd. Prawdą było jedynie to, że Rist oświadczył, iż flota angielska w Sundzie może zaniepokoić Kopenhagę i pociągnąć za sobą trudności dla Danii. Załamanie się Rosji wzmocniło jedynie postanowienie Danii utrzymania neutralności.

W Tylży tymczasem Napoleon przekształcał układ sił europejskich. Po jego rozmowach z Aleksandrem w końcu czerwca, nastąpił w początkach lipca pokój z Rosją, a Wielkiej Brytanii zaofiarowano mediację Petersburga. Było jasne, że Szwecja niewiele może zdziałać, a Anglia innego czynnego sprzymierzeńca nie miała. Nie pozostawało więc jej nic innego, jak zawrzeć pokój, lub stawić czoło rozszerzonemu systemowi kontynentalnemu. Poseł duński w Petersburgu obawiał się, że między innymi również i Dania będzie zmuszona zamknąć swe porty dla Wielkiej Brytanii. Christian Bernstorff zbagatelizował jednak tę wiadomość (15 lipca). Tymczasem już 31 lipca Napoleon polecił Talleyrandowi zająć się sprawą przerwania wzajemnych stosunków między Duńczykami a Anglią. Miał to być środek prowadzący do zawarcia pokoju. A w dwa dni później rozkazał marszałkowi Bernadotte[25] zawładnąć Danią, w wypadku gdyby nie wypowiedziała ona wojny Wielkiej Brytanii. Wówczas właśnie admirał Gambier[26] wpływał do Sundu, a część jego okrętów zdążała w kierunku Wielkiego Bełtu. Jednocześnie przebywał w misji dyplomatycznej w Kopenhadze Brook Taylor[27], a F. J. Jackson przy boku księcia-regenta w Kilonii. Nazajutrz (3 sierpnia) zostało wykonane postanowienie Canninga, dotyczące zmuszenia Danii do wyjaśnienia jej stanowiska. Dopiero tego dnia Rist dowiedział się o przeznaczeniu floty, która ostatnio opuściła brzegi Anglii.

Dlatego właśnie książę-regent i jego doradcy byli 3 sierpnia całkowicie zaskoczeni. Czy to z poczucia honoru, czy też z obawy przed Francją książę wydał rozkaz stawienia zupełnie beznadziejnego oporu na Zelandii, a sam doszedł do wniosku, że obowiązek powołuje go na drugi koniec państwa. W początkach września Kopenhaga poddała się, a wszystkich odpowiedzialnych za to skazano na śmierć. W końcu października zawarła Dania przymierze z Francją, wkraczając tym aktem na fatalną drogę, która po siedmiu latach doprowadziła do rozbicia państwa duńsko-norweskiego.

Z brytyjskiego punktu widzenia o zręczności posunięcia Canninga głównie miało zadecydować to, czy Francja będzie w stanie ochronić wybrzeże i flotę duńską. Minister ów słusznie przewidywał, że Napoleon będzie przedsiębrał próby w tym kierunku; nie było wykluczone, iż zyska on poparcie Rosji. Canning oświadczył 4 sierpnia lordowi Gowerowi, że projekt użycia Duńczyków do najazdu na Szwecję i Irlandię został „niewątpliwie powzięty przez Bonapartego" na pewien czas przed Tylżą. W rzeczy samej w Londynie uważano rząd duński za bardziej wrogo usposobiony niż był w istocie, oraz przeceniano stan przygotowania jego floty do walki. Canning zyskał swym posunięciem przewagę dzięki zaskoczeniu. A było ono tym bardziej skuteczne, że siły brytyjskie były istotnie przeznaczone do poparcia współdziałania szwedzko-pruskiego i częściowo w nim właśnie zostały zaangażowane.

ANGIELSKA AKCJA DYPLOMATYCZNA

Nieudana akcja dyplomatyczna Taylora i Jacksona, mająca na celu zapewnienie przychylności Danii bez użycia siły, rzuca niemało

[25] Jean Baptiste Jules Bernardotte, ur. 1764 † 1844, wybitny wojskowy i polityk francuski, w r. 1804 został marszałkiem Francji, w r. 1810 otrzymał tytuł szwedzkiego księcia i następcy tronu, od r. 1818 był królem szwedzkim jako Karol XIV *(Przyp. tłumacza).*

[26] James bar. Gambier, ur. 1756 † 1833, od roku 1805 był admirałem floty angielskiej *(Przyp. tłumacza).*

[27] Brook Taylor, ur. 1776 † 1846, dyplomata angielski, od r. 1801 do r. 1806 był posłem w Kolonii i Hessen-Kassel, w r. 1807 w Kopenhadze *(ad int.),* od r. 1814 do r. 1820 w Wirtemberdze, od r. 1820 do r .1828 w Monachium, od r. 1828 do r. 1830 w Berlinie *(Przyp. tłumacza).*

światła zarówno na mentalność Canninga, jak i na stan, w jakim znajdowało się państwo duńskie. Instrukcje dane 16 lipca Taylorowi polecały mu możliwie jak najprościej i bez ostentacji objąć stanowisko Garlike'a[28], posła angielskiego w Kopenhadze, który podejrzany o nieudolność w przenikaniu zamiarów Danii, został wyprawiony „w misji specjalnej" na dwór pruski. Jego to właśnie informacje o stopniu przygotowania duńskiej floty w związku ze znanymi projektami Bonapartego, były powodem wysłania ekspedycji zakrojonej na tak wielką skalę. Gdyby nie to, Dania mogłaby być zmuszona do przyjęcia żądań francuskich. W pięć dni później Canning informował jednego z dyplomatów, że dowiedział się „z różnych źródeł o planach Bonapartego zajęcia portów holsztyńskich". Tego samego dnia (21 lipca) przyszły, jak poinformowano Taylora, bezpośrednio z Tylży wiadomości o zamierzonej lidze antybrytyjskiej „do której, według Bonapartego, przystąpienie Danii było równie pewne, jak i nieodzowne".

Jacksonowi, udającemu się do księcia-regenta do Kilonii, Canning oświadczył (18 lipca), że obecna sytuacja na północy bezwzględnie zmusza Anglię do wynajęcia i czasowego pilnowania duńskiej floty. „Jeżeli miecza już dobyto, lub lont zapalono — będzie to powodem szczerego i głębokiego smutku". Jednak „konieczne jest ze względu na bezpieczeństwo Imperium Brytyjskiego, aby siły morskie, nim zostaną przejęte przez Bonapartego i użyte do przewiezienia jego armii najeźdźczej do brzegów Wielkiej Brytanii i Irlandii, zostały usunięte z miejsca, w którym istnieje możliwość takiego wykorzystania ich". Następnego dnia energiczny minister spraw zagranicznych domagał się w układanych przez siebie instrukcjach zawładnięcia flotą duńską, jako rzeczy już nieodzownej.

Cały świat wie, że nie zostało to dokonane w drodze dyplomatycznej. Głównym rezultatem akcji Taylora i Jacksona było rzucenie światła na stanowisko Danii oraz na jej rząd. Taylor wysłany bez uprzedniej notyfikacji do Kopenhagi mógł z łatwością stać się tam *persona grata*. Jednak jego udział w intrygach emigrantów francuskich naraził go Napoleonowi, mimo to wszakże potrafił on 2 sierpnia zmusić przedstawiciela ministerstwa spraw zagranicznych, hr. Joachima Bernstorffa[29], do wysłuchania wszystkiego, co miał do powiedzenia. Nie uznał on jego wypierania się stosunków z Francją, powołując się na bliżej nieokreślone, lecz wiarogodne źródło, z którego Anglia otrzymała swe informacje. Tego samego dnia Taylor zawiadomił admirała Gambier, że Bernadotte, według wszelkiego prawdopodobieństwa, nie ma dostatecznych sił, by wkroczyć do Holsztynu, oraz że wojska duńskie na Zelandii zdają się nie przekraczać 5 000 ludzi łącznie z garnizonem kopenhaskim, liczącym jakieś 3 000. W sześć dni później zapewniał on Canninga, że nie było tam oznak jakichkolwiek przygotowań do obrony lądowej, czy też od strony morza. 11 sierpnia, podczas gdy tysiące żołnierzy odbywało musztrę na jego oczach — miał on bezpłodną sprzeczkę z Bernstorffem. Wobec tego, że nie było nadziei, by doszło do upragnionego przyjaznego układu, Taylor odwołał się do pomocy floty angielskiej.

W tym samym czasie misja Jacksona okazała się równie bezowocna, a jeszcze bardziej groteskowa. Hr. Christian Bernstorff przyjął go 7 sierpnia w Kilonii „zły i rozdrażniony". Ten nastrój ministra zdawał się być spowodowany obawą, że obecność floty brytyjskiej może sprowokować gniew ze strony Francji i narazić tym samym neutralność Danii na niebezpieczeństwo. Również i książę-regent odpierał zarzuty angielskie, aczkolwiek jego sposób wyrażania się był bardziej oględny. Oświadczył on, że chociaż w roku 1801 był zmuszony zająć wobec Anglii stanowisko nieprzyjazne, jednak obecnie nie ma ona powodu do żadnych skarg. Jackson nie mógł się powstrzymać od odpowiedzi, że książę może być ponownie zmuszony do takiego kroku, podczas gdy usunięcie pokusy, jaką stanowi duńska flota, skłoni Bonapartego do zachowania pokoju. Książę jednak odwołał się do swego honoru oraz oświadczył, że „nie ma zwyczaju rozmawiać na tematy polityczne" i odesłał Jacksona do Joachima Bernstorffa, do Kopenhagi. Wkrótce zresztą i sam książę udał się do stolicy, gdzie jego przybycie wzbudziło entuzjazm. Ograniczył się on tam jedynie do wydania rozkazu stawienia oporu w wypadku ataku Anglików oraz do zabezpieczenia osoby na pół obłąkanego króla[30]. Wkrótce, wraz z daremnie goniącym go Jacksonem, powrócił do Kilonii. W Wielkim Bełcie uszedł on Anglikom, ukrywszy się wśród swej eskorty i wyjaśniając, że król jest chorym baronem szwedzkim. Siebie i towarzyszy podał książę za Żydów i oficerów zdążających do armii. Wobec tego, że Joachim Bernstorff mógł jedynie obiecać, iż propozycje Jacksona zakomunikuje księciu, niefortunnemu dyplomacie nie

[28] Beniamin Garlike, dyplomata angielski, był *chargé d'affaires ad int.* w Sztokholmie, Berlinie i Petersburgu, od r. 1805 do 11. VIII. 1807 r. posłem w Kopenhadze, od 23. VIII. do 2. XII. 1807 r. posłem *ad int.* przy dworze pruskim w Kłajpedzie *(Przyp. tłumacza).*

[29] Joachim Frederik hr. Bernstorff, ur. 1771 † 1835, mąż stanu, polityk i dyplomata duński, brat Chrystiana. *(Przyp. tłumacza).*

[30] Chrystian VII, ur. 1749 † 1808, panował od r. 1766 *(Przyp. tłumacza).*

pozostało nic innego, jak przenieść się na jeden z okrętów brytyjskich. Następnego dnia, 16 sierpnia, król Danii obwieścił swym poddanym, że wojna wybuchła.

BOMBARDOWANIE

Tegoż dnia Anglicy wylądowali. Gambier i Cathcart[31] wraz z Wellesleyem[32], przyszłym Wellingtonem, w odwodzie i z ukrytą w pobliżu pomocą szwedzką, stanowili siłę przytłaczającą. W początkach września Kopenhaga odrzuciła wezwanie do poddania się. W następstwie tego w ciągu dwóch nocy bombardowano miasto i 7 września Duńczycy podpisali kapitulację. W ten sposób Anglicy zawładnęli flotą, składającą się z siedemnastu okrętów liniowych i dwunastu fregat, oraz uzyskali prawo okupowania Zelandii przez sześć tygodni. Książę-regent i Napoleon potępili tę kapitulację jako przedwczesną, podczas gdy Canning i Szwedzi ubolewali nad koniecznością przyszłej ewakuacji Zelandii, przewidując, iż będzie ona zajęta przez Francuzów. Jednakże obie strony wiernie dotrzymały warunków umowy. Dania, lekceważąc konsekwencje, wkrótce potem przyłączyła się do obozu antybrytyjskiego i 31 października podpisała traktat przymierza z Napoleonem.

II

PIERREPONT I SZWECJA W ROKU 1807

Udział Szwecji w powyższych wypadkach był bezpośrednio związany z osobą młodego Anglika, któremu Canning powierzył specjalną misję przy boku ekscentrycznego króla Gustawa IV[33]. W roku 1804 dwudziestoczteroletni Henryk Manvers Pierrepont objął stanowisko ministra pełnomocnego w Sztokholmie, opuszczone poprzedniej jesieni przez Arbuthnota[34]. W ciągu dwóch i pół lat świetnie zorientował on się, że podejrzliwy i niezbyt mądry Gustaw „zadaje sobie trud rozwiązywania, czasem ze skutkiem, czasem bez, wszelkich zagadnień", które nieraz bywały zbyt trudne nawet dla najbardziej doświadczonych i przebiegłych dyplomatów. Jakkolwiek Pierrepont z racji swego wieku nie mógł odznaczać się specjalnym doświadczeniem, a prawość charakteru nie pozwalała mu być przebiegłym, niemniej jednak, jako reprezentant swego kraju, był pożyteczny i odegrał znaczną rolę. Był on trzecim z rzędu synem angielskiego para, lorda Newarka[35], potomkiem króla Edwarda III. Wykształcenie odebrane w Oksfordzie uzupełniał w ministerstwie spraw zagranicznych, miał szerokie znajomości i był powszechnie lubiany. Odznaczając się dużym talentem opisowym i korespondując ze znajomymi regularnie, otrzymywał on niezliczone listy od wielu cudzoziemców oraz niemal od wszystkich swych kolegów akredytowanych przy obcych dworach. Korespondencja ta przekraczała często granice oficjalnych komunikatów i stanowi dziś zbiór nieocenionych „źródeł". Między sierpniem 1804 roku a lutym 1807 Pierrepont miał możność gruntownego poznania niezbyt mądrego i „z natury podejrzliwego" króla. Niewątpliwie zdobył on w tym czasie pewien wpływ na niego, jeżdżąc z nim razem po południowej Szwecji i szwedzkim Pomorzu. Młody poseł nabrał wtedy zaufania do bezwzględnej prawości Gustawa, choć rzucająca się w oczy uparta nierozwaga, z jaką król prowadził zarówno sprawy cywilne, jak i wojskowe, mogły nieraz rzeczywiście przerażać przyjaznego dyplomatę. Jednak w stosunku do Pierreponta Gustaw był zawsze uprzejmy, a nieraz wywiadywał się u innych o zdanie Anglika w różnych sprawach, o ile duma nie pozwalała mu zapytać się bezpośrednio. Gdy Canning podjął zadanie tchnięcia nowego życia w koalicję, polecił on Pierrepontowi powrócić do Szwecji po niespełna czterech miesiącach nieobecności. Jako świeżo mianowany tajny radca, z pełnomocnictwami do zawarcia traktatu o udzielenie subsydiów, spotkał się on w połowie czerwca w Sztralzundzie z Gustawem, daremnie usiłującym przy pomocy brytyjskiej obronić przed Francuzami resztkę posiadłości szwedzkich w Niemczech. Pierrepont towarzyszył mu najpierw do Karlskrony, a następnie od Helsingborgu, skąd w dzień można było z łatwością obserwować wszystko, co się działo na Sundzie między owym miastem szwedzkim a zamkiem kronbor-

[31] William Schaw Cathcart 1. earl Cathcart, ur. 1755 † 1843, wybitny wojskowy i dyplomata angielski, od r. 1793 był generałem, od r. 1812 do r. 1821 ambasadorem w Petersburgu *(Przyp. tłumacza).*

[32] Arthur Wellesley 1. duke Wellington, ur. 1769 † 1852, wybitny wojskowy, polityk i dyplomata angielski, wielokrotny minister i premier, w r. 1813 został marszałkiem polnym, od r. 1814 do r. 1815 był ambasadorem w Paryżu *(Przyp. tłumacza).*

[33] Gustaw IV Adolf Waza, ur. 1778 † 1837, był królem szwedzkim od r. 1792 do r. 1809. W r. 1809 spisek wojskowy zmusił go do abdykacji na rzecz ks. Sudermańskiego, późniejszego Karola XIII *(Przyp. tłumacza).*

[34] Charles Arbuthnot, ur. 1767 † 1850, dyplomata i polityk angielski, wielokrotny członek parlamentu, od r. 1802 do r. 1803 był posłem w Sztokholmie, od r. 1805 do r. 1807 ambasadorem w Konstantynopolu *(Przyp. tłumacza).*

[35] Charles Manvers Pierrepont 1. earl Newark, ur. 1737 † 1816, parlamentarzysta angielski, od r. 1778 do r. 1796 był członkiem Izby Gmin, a w następnych latach Izby Lordów *(Przyp. tłumacza).*

skim (Elsinore). Obowiązkiem jego, w związku z zamierzoną wyprawą brytyjską, było po pierwsze zapewnienie przychylności i ewentualnie współpracy szwedzkiej, a po drugie współdziałanie z Gambierem i Cathcartem przy wycofywaniu ich sił z Sundu. On sam myślał w tym czasie o powrocie do kraju w listopadzie.

Oficjalne depesze Pierreponta oddawna były dostępne w brytyjskim archiwum państwowym[36]. W niniejszej rozprawie zostały one uzupełnione niezmiernie liczną, półoficjalną korespondencją między nim a jego angielskimi i zagranicznymi kolegami. Tego rodzaju korespondencja, rzecz prosta, często zawiera wartościowe wiadomości, których nie można znaleźć w oficjalnych depeszach, gdyż muszą one być zawsze pisane z tym nastawieniem, że będzie je dokładnie studiował cały szereg osób, oraz, że istnieje możliwość, iż parlament zażąda ich opublikowania. Tymczasem listy prywatne, którym los taki nie grozi, mogą zawierać wymianę poufnych informacji między znajomymi, często kolegami, krewnymi, towarzyszami z ławy szkolnej, lub zaufanymi przyjaciółmi. Mniej starannie opracowywane, niż większość oficjalnych raportów, bywają pisane znacznie szczerzej i swobodniej. Bruliony takiej właśnie korespondencji, zachowane przez ostrożnego i zawsze poprawnego Pierreponta, brzmią jak urzędowe depesze, natomiast część tych listów, które on otrzymywał, była żywa i barwna.

CANNING I PIERREPONT

Od chwili, gdy Canning został nagle szefem Pierreponta i duszą problemu kopenhaskiego, oraz do pewnego stopnia „najpierwszym Anglikiem" roku 1807, znaczenie jego listów wysuwa się na plan pierwszy. Stają się one obszerne, częstsze i charakterystyczniejsze. Pięć spośród nich, pisanych między 25 kwietnia a 5 sierpnia, charakteryzuje zarówno tego męża stanu, jak i jego duńskie zamiary. Pięć innych, pochodzących z okresu między 5 września a 10 października, rzuca ciekawe światło na rozwój owych projektów. Canning znalazł idealnego wykonawcę w Pierreponcie: już poprzednio był on *persona grata* przy boku Gustawa, najnieznośniejszego z królów, a przy tym odznaczał się dokładnością, bystrością, prawością i rozwagą. Nie szczędził on więc trudu w dodawaniu otuchy tak wartościowemu podwładnemu. Chwalił go, nagradzał, dawał wskazówki, a obszernością i widoczną szczerością listów pochlebiał swemu młodszemu koledze. W początkach czerwca, jeszcze przed wyjazdem Pierreponta, Canning dołączył do wyczerpujących instrukcji prywatne listy, w których dał wyraz dręczącemu go niepokojowi spowodowanemu przez dwa wydarzenia. Pierwszym z nich było niepożądane odwołanie z Londynu posła szwedzkiego, Rehausena[37], i zastąpienie go Adlerbergiem[38], „najbardziej niezaradnym, sprawiającym najwięcej kłopotów, najwięcej chcącym wiedzieć i najniedyskretniejszym spośród wszystkich ministrów zagranicznych, z którymi — jak pisał — miałem kiedykolwiek do czynienia". Obowiązkiem Pierreponta było więc zbadanie, czy odwołanie owo nastąpiło wskutek złośliwości hr. Antraiguesa[39], czy też wskutek jakiejś obmowy pochodzącej z Anglii. Drugim niepomyślnym zbiegiem okoliczności było niezachwiane postanowienie emigranta-arystokraty, ks. de Berry[40], odwiedzenia Gustawa koniecznie na okręcie brytyjskim. Chodziło więc o to, by Pierrepont wyjaśnił, iż wizyta ta nie była wynikiem inicjatywy angielskiej. W obu tych wypadkach, podobnie zresztą jak i w szeregu innych, z listów tych widać wyraźnie, jak czujnie Canning obserwował Gustawa, obawiając się jakiegoś niespodziewanego wyskoku. W owym czasie było rzeczą powszechnie wiadomą, że Szwecją rządził monarcha, który według dyplomatycznej frazeologii Pierreponta, „nie potrafił dawać sobie rady z większością problemów politycznych", a który, według jego określenia podanego w liście do lorda Fitzharrisa[41], był „absolutnie nieobliczalny". Ambicją Gustawa, uzbrojonego w pistolety Karola XII, było naśladowanie w mowie i posunięciach politycznych owego bohaterskiego „szaleńca północy". Takie wydarzenia, o których wkrótce doniósł Pierrepont, jak fakt podburzania przeciw Napoleonowi generała Brune'a[42], któremu radził on, by zbiegł do

[36] *Public Record Office,* F. O. 73/38—42 *(Przyp. tłumacza).*

[37] Gotthard Mauritz bar. Rehausen, ur. 1761 † 1822, dyplomata szwedzki, był od r. 1801 do r. 1805 posłem w Lizbonie, od r. 1805 do 1. V. 1807 i od r. 1811 do r. 1814 w Londynie *(Przyp. tłumacza).*

[38] Carl Gustaf bar. Adlerberg, ur. 1763 † 1814, dyplomata szwedzki, był od r. 1805 do r. 1806 posłem w Madrycie, od 1. V. 1807 r. do 13. IX. 1808 r. w Londynie *(Przyp. tłumacza).*

[39] Emmanuel Louis Henri de Launay hr. d'Antraigues, ur. 1755 † 1812, polityk i publicysta francuski, będąc na emigracji, służył w tym czasie w dyplomacji rosyjskiej *(Przyp. tłumacza).*

[40] Charles Ferdinand d'Artois ks. de Berry, ur. 1778 † 1820, był drugim synem hr. d'Artois, późniejszego króla francuskiego Karola X *(Przyp. tłumacza).*

[41] James Harris 1. earl Malmesbury i wicehrabia Fitzharris, ur. 1746 † 1820, wybitny dyplomata i polityk angielski, był od r. 1771 do r. 1772 posłem w Madrycie, od r. 1772 do r. 1776 w Berlinie, od r. 1777 do r. 1783 w Petersburgu, od r. 1784 do r. 1789 w Hadze, od r. 1796 do r. 1797 w Paryżu, poza tym był wysyłany w różnych misjach specjalnych *(Przyp. tłumacza).*

[42] Guillaume Marie-Anne Brune, ur. 1763 † 1815, wybitny wojskowy francuski, w r. 1805 został marszałkiem Francji, w r. 1807 był gubernatorem generalnym miast hanzeatyckich, zdobywca Pomorza szwedzkiego i Sztralzundu *(Przyp. tłumacza).*

Ludwika XVIII, albo jego sławna odpowiedź wysłana do Tylży, zrywająca zawieszenie broni z Francją — wszystko to może świadczyło o jego „dobrym sercu", ale jednocześnie wykazywało, na jakie niebezpieczeństwo mogły Szwecję narazić jego rządy.

W tym samym czasie Canning nie ukrywał w prywatnych listach lekceważenia dla swego słabego poprzednika[43] na stanowisku ministra spraw zagranicznych. Może rząd Foxa mógłby z większą energią przyczynić się do przeważenia szali zwycięstwa pod Frydlandem. Prusko-szwedzko-angielski atak na tyły francuskie powinienby był zniweczyć znany z raportu Pierreponta (z 9 lipca) projekt „od szeregu miesięcy głęboko w Rosji obmyślany, mający zmusić cara, pod naciskiem niepowodzenia, do zawarcia pokoju". Zdawało się, że Szwedzi pragnęli zachęty, oczekując od Anglii pomocy pieniężnej na rozbudowę floty. „Nie będzie panu trudno — pisał Canning 31 maja do Pierreponta — znaleźć motywy, dla których Anglia nie może prowadzić tak nowej dla niej i tak nienaturalnej polityki, zmierzającej do wzmocnienia sił morskich mocarstw bałtyckich, która prawdopodobnie doprowadziłaby do ostatecznego usunięcia floty brytyjskiej z Bałtyku... Ani usilne nalegania, ani żadne wysiłki ze strony pana de Rehausena nie skłonią nas do zastąpienia udzielanych subsydiów lądowych morskimi".

SZWECJA A WYPRAWA KOPENHASKA

Pierrepontowi, po przybyciu 19 czerwca do Sztralzundu, wystarczyło już kilka godzin na wykonanie części otrzymanych poleceń. Z gorącym przyjęciem spotkała się wiadomość o projektowanym przysłaniu wojsk angielskich; postanowiono je umieścić na wyspie Rugii. Spodziewane odwiedziny ks. de Berry zostały tak wytłumaczone, że oczekiwano go raczej z zadowoleniem. Król, poznawszy istotną genezę owej wizyty, w żadnym wypadku nie mógł przypisywać jej inicjatywy rządowi brytyjskiemu. Wszystko zostało przygotowane do zawarcia traktatu w sprawie subsydiów, co było głównym przedmiotem misji Pierreponta[44]. Około 25 czerwca oczekiwano jego ratyfikacji, czym Gustaw rozproszył krążące pogłoski o rzekomym prowadzeniu przez niego odrębnych rokowań z Francją. W tym samym czasie Pierrepont mógł już potwierdzić słuszność przypuszczenia, że Rehausen został odwołany na skutek uprzedzeń w stosunku do niego wzbudzonych w Gustawie przez hr. d'Antraiguesa. Jednocześnie Pierrepont rozpoczął zakulisowe starania o przywrócenie owego dyplomaty na dawne stanowisko.

Teraz zbliżamy się do tego krytycznego dnia w drugiej połowie lipca, w którym siły zbrojne przeznaczone do zaczepnego wystąpienia przeciw Napoleonowi, nagle otrzymały rozkaz do obrony Anglii przed jego najazdem. Obrona owa miała polegać na uprzedzeniu jego zamiarów w stosunku do Danii. „16 lipca — jak opisuje dr Holland Rose — Canning otrzymał ostrzeżenie od Mackenziego (angielskiego agenta), od nieznanego oficera rosyjskiego, oraz od angielskiego ambasadora (posła) w Kopenhadze, że jedyny obecnie jeszcze poważny sojusznik Wielkiej Brytanii, car, doszedł do porozumienia z Napoleonem, wróżącego przymierze francusko-rosyjskie. Wówczas właśnie ruchy wojsk napoleońskich na granicy Holsztynu wyraźnie wskazywały na zamiar wciągnięcia Danii do obozu wrogiego Anglii. Jej stosunek do Francji był tak otwarcie przychylny, że w traktacie rosyjsko-pruskim zawartym w kwietniu 1807 roku w Bartoszycach (Bartenstein), do którego i Wielka Brytania przystąpiła, zarówno dwór petersburski, jak i berliński proponowały, by zmusić ją siłą do przyłączenia się do koalicji przeciwfrancuskiej"[45].

Tego samego dnia nadeszły raporty Pierreponta z 29 czerwca, w których donosił on, że około 14 500 wojska szwedzkiego znajduje się w okolicach Sztralzundu, że Gustaw był zadowolony z przygotowań angielskich oraz że w walce z garnizonem kołobrzeskim zginęło 2 000 żołnierzy francuskich. Niemniej jednak nie ukrywał on niezadowolenia panującego wśród Szwedów z powodu polityki prowadzonej, przez ich monarchę, dezercji oficerów, tarć wśród generalicji oraz usiłowań głównodowodzącego, gen. Tolla[46], zmierzających do oderwania Gustawa od jego sprzymierzeńca. Jednak król nie był skłonny do tego. Wiadomość o francusko-rosyjskim zawieszeniu broni, nieoficjalnie zakomunikowana mu przez jego pronapoleońskich oponentów, spowodowała jedynie to, że Gustaw zapragnął „dać jakieś wybitne dowody wierności dla systemu (politycznego), który on porzuciłby ostatni". Dlatego też zerwał własne zawieszenie broni z Francją.

Pierrepont w prywatnym liście z 2 lipca mógł szczerzej wyłożyć przypuszczalne skutki tego szwedzkiego gestu. Owo niespodziewane posunięcie Gustawa, o którym zresztą zawiadomił swego własnego generała (Tolla) dopiero po uprzednim poinformowaniu Pierrepon-

[43] Poprzednikiem Canninga na stanowisku ministra spraw zagranicznych był Charles earl Grey *(Przyp. tłumacza)*.

[44] L. Stavenow, *Den Gustavianska Tiden*, 1905, str. 252 i nast.

[45] J. H. Rose, *Napoleonic Studies, wyd. II*, 1906, str. 160.

[46] Johann Christopher Toll, ur. 1743 † 1817, wybitny wojskowy i polityk szwedzki, w r. 1776 został generałem; w latach 1792—1795 przebywał w misji w Polsce *(Przyp. tłumacza)*.

ta, nie obiecywało doniosłych czynów wojennych. Z drugiej jednak strony nie narażało ono, zwłaszcza w ciągu lata, wojsk angielskich i szwedzkich na większe niebezpieczeństwo. W przeciwnym wypadku Pierrepont poważnie przeciwstawiałby mu się. Wszystko to musiało zrobić pewne wrażenie na Canningu i zwiększyć jego zaufanie do pełnomocnika, który dał takie dowody mądrości i wpływów na sprzymierzeńca Anglii.

W tym czasie gdy zagrażało duże niebezpieczeństwo spowodowane załamaniem się Rosji, świadomość, że Pierrepont może się daleko posunąć w kierowaniu polityką szwedzką, musiała dodatnio wpływać na najbliższe decyzje angielskiego ministra spraw zagranicznych.

STANOWISKO GUSTAWA

Jednakże jest rzeczą pewną, iż Pierrepont nigdy nie przeceniał wartości szwedzkiej współpracy. Nie należał on do tego licznego typu dyplomatów, którym entuzjazm dla własnego pola działania odbiera zmysł krytycyzmu. Mając duże możliwości zapoznawania się ze Szwecją oraz z osobą jej króla, przysyłał Canningowi nieprzeciętne raporty. Jak zostanie poniżej przedstawione na podstawie przechowanych brulionów, jego prywatne listy do ministra stały na najwyższym poziomie pod względem szczerości i wartości dostarczanych informacji.

Wszystko to, co pisał on do Londynu w drugiej połowie czerwca, wykazywało, że Anglia ma w Gustawie słabego i nierozważnego sprzymierzeńca. Pomimo to Canning 23 lipca zaczerpnął niemało otuchy z jego raportów pisanych 8 i 9 lipca. Wykazywały one, iż Gustaw roztropnie wycofał się z proponowanej przez ognistego Blüchera[47] ofensywy szwedzko-pruskiej. Poza tym król sam zwrócił uwagę na „prawdopodobną rozmowę między carem rosyjskim a Bonapartem", który, jak mówią, miał mu zaproponować wspólny protektorat nad Europą północną i południową. Gustaw obawiał się, że Aleksander popadnie w zależność od Francji, i uważał, że dla przeciwstawienia się temu oczywistemu niebezpieczeństwu należało zaproponować Danii przyłączenie się do przeciwników napoleońskiego systemu politycznego. Był on zdania, że nawet tak samolubne państwo zgodzi się na obcą opiekę. Roztropny Pierrepont zatrzymał okręty transportowe, których obecność umożliwiała siłom brytyjskim opuszczenie każdej chwili Rugii.

W jedenaście dni później, 20 lipca, Gustaw wyraził jeszcze silniejsze pragnienie zmuszenia Danii do zajęcia zdecydowanego stanowiska. Do Sztralzundu dotarły niepokojące wiadomości o pomocy udzielanej przez nią Francji i o groźnej możliwości zamknięcia Sundu przed wycofującymi się wojskami angielskimi. Czy nie należałoby przysłać floty? Zadowolony Canning otrzymał to potwierdzenie swego własnego zdania 3 sierpnia. Wszakże mniej pomyślne wiadomości zawierał prywatny list Pierreponta z 15 lipca. Mianowicie obstawał on przy tym, że wojska szwedzkie zawdzięczają swe szczęśliwe wycofanie do Sztralzundu jedynie wprost cudownie szczęśliwemu zbiegowi okoliczności. Choć przyznawał, że zachowanie się generała Wredego[48] było nadzwyczaj dzielne, jednak zwracał uwagę na fakt, iż korpus Tolla pozostał w tyle 10 mil, podczas gdy francuski znajdował się w odległości około 3 mil. „Nie było opracowanego planu... posterunki wysunięte cofały się nie obserwując nieprzyjaciela... wszystko było w nieładzie". A Gustaw naradzał się wyłącznie z osobami, które nigdy nie stykały się ze służbą wojskową. „Szwedzi już upatrują przyczynę grożącego oblężenia w przybyciu wojsk angielskich (na Rugię), choć zaledwie przed paru tygodniami byli równie niesprawiedliwi i bezczelni z powodu tego, że owe wojska nie przybywały". Ale najważniejsze jest zdanie Pierreponta, w którym twierdzi, iż „mówią że jeżelibym się tu nie zjawił, to król zawarłby pokój". Spodziewał się on, iż wszystko to powinno usprawiedliwić wstrzymanie przez niego transportowców mających wojskom angielskim umożliwić opuszczenie terenu, którego i tak nie były w stanie obronić. W pięć dni później przygotował on króla do przyjęcia wiadomości o ich wycofaniu.

CANNING A SZWECJA

Zarówno ogólne niezadowolenie panujące w Szwecji, jak i brak rozsądku ze strony jej króla, były niepomyślne dla Canninga, gdyż mogły utrudnić realizację jego zamiarów. Jednak te niepożądane objawy neutralizowała osobista przychylność Gustawa oraz obecność wojsk brytyjskich na Rugii. Dlatego też minister ów dołączył 5 sierpnia do pochwał Pierreponta, zawartych w oficjalnej depeszy, piękny hołd złożony w prywatnym liście. Jak wynika z tego co pisał, „jedynym względem, który przemawiał przeciw polityce zmierzającej do zmuszenia Danii do zajęcia zdecydowanego stanowiska, była obawa, iż król Szwecji mógł-

[47] Gebhard Leberecht von Blücher, ur. 1742 † 1819, wybitny wojskowy pruski, w r. 1801 został generałem, w r. 1807 był gubernatorem wojskowym Pomorza pruskiego, w r. 1814 otrzymał tytuł ks. Wahlstatt i został marszałkiem polnym. Przebywając w latach 1770—1773, jako niższy oficer, z wojskami pruskimi w Polsce, popełniał nadużycia przekraczające zwykłą normę, co spowodowało jego czasowe usunięcie z armii *(Przyp. tłumacza).*

[48] Fabian bar. Wrede, ur. 1760 † 1824, wybitny wojskowy szwedzki, w r. 1790 został generałem, a w r. 1816 marszałkiem polnym *(Przyp. tłumacza).*

by się poczuć urażony i zaniepokojony". Jednak do Pierreponta należało wmówienie w króla, że na ten krok zdobyto się przede wszystkim w rezultacie jego namowy.

„Skutek tego posunięcia — pisał dalej Canning — jeżeli będzie ono, jak się spodziewamy i wierzymy, uwieńczone powodzeniem, może być dla Szwecji, jako mocarstwa bałtyckiego, jedynie pomyślny. Jest oczywiste, że wypadki (nawet jeżeliby to miały być wypadki wynikające z ostateczności, do której ufam, że nie dojdziemy) przyjmą obrót w najwyższym stopniu korzystny dla tego kraju. Uporczywe przeciwstawianie się i przewlekły opór (z jego strony) mógłby usprawiedliwić oddanie mu na własność w czasie zawierania pokoju wyspy Zelandii w zamian za Pomorze (szwedzkie)".

Dziś nasuwa się pytanie, dlaczego przejęcie floty duńskiej przez Anglię miało być korzystne dla Szwecji? Canning, przemawiając w Izbie Gmin, nie znalazłby się w sytuacji, w której miałby tylko jedną odpowiedź do dyspozycji. Aby móc przeciwdziałać projektowi francuskiemu, należało albo zmusić zarówno Danię, jak i Szwecję do przystąpienia do organizowanej przez Anglię ligi morskiej, albo umożliwić nielicznej flocie szwedzkiej kontrolowanie wrót Bałtyku i górowanie nad jej odwiecznym rywalem, Danią. „Jednak o wiele wolałbym — pisał w dalszym ciągu Canning — i spodziewam się, że to jest prawdopodobniejsze, aby zgoda ze strony Danii odwróciła wszelkie wrogie wystąpienia, a wówczas owe proste środki ostrożności przedsięwzięte przez (naszą) flotę stałyby się zbędne i nieuzasadnione. W takim wypadku bynajmniej nie zmartwiłoby mnie przymierze między Danią, Szwecją i Anglią, które mogłoby na północy stanowić pewną równowagę w stosunku do służalczego związku utworzonego przez Francję".

Canning, przemawiając na posiedzeniu gabinetu, może podświadomie, a może przewidując, że Pierrepont wkrótce zostanie brytyjskim reprezentantem także i wobec Danii, poświęcił jej bodajże więcej uwagi, niż królowi szwedzkiemu. „Jedynie taka liga morska — mówił on dalej — może zapewnić Danii i Szwecji stałe bezpieczeństwo, oraz otrzymanie odszkodowania za terytoria, które obawiam się, że oba te państwa muszą, przynajmniej na pewien czas, nieuchronnie stracić. Holsztyn z pewnością będzie zajęty przez Francję, a nie mam pewności, czy Pomorze (szwedzkie) długo jeszcze będzie w stanie bronić się. Lecz czemuż nie miałyby oba te mocarstwa — czemu nie miałaby Szwecja wzmacniać swych sił morskich, których wartość więcej niż wyrównałaby straty terytorialne, oraz które stanowiłyby podstawę dla rozwoju jej handlu i dla posiadania kolonii?"

Wkrótce potem Canning polecił Pierrepontowi ponownie wybadać Gustawa, jakie byłoby jego stanowisko wobec możliwości odstąpienia mu którejś z kolonialnych zdobyczy Wielkiej Brytaniii. „W żadnych okolicznościach — pisze on — takie odstąpienie nie mogłoby być właściwsze, niż teraz, gdy jego (Gustawa) związanie się ze wspólną sprawą spowodowało pozbawienie go części posiadłości europejskich. Czy król szwedzki w wypadku oddania mu kolonii w Indiach Zachodnich, miałby możność obsadzenia i bronienia jej? Czy zaangażowałby się on w takim przedsięwzięciu? Czyby to nie był sposób na pogodzenie z myślą o wojnie tej części jego poddanych, którzy uchodzą za w najwyższym stopniu przeciwnych jej dalszemu prowadzeniu? Czy nie stałoby się to także podstawą wzrostu potęgi i pomyślności, która by wynagrodziła monarchii szwedzkiej poniesione wysiłki i ofiary?"

Już sama długość listu Canninga, zawierającego osiem stron drobnego pisma, świadczy o tym, w jakim stopniu zajmował go problem bałtycki. W oficjalnych instrukcjach z tego samego dnia mówi on o „mnożących się zbieżnych wiadomościach", że Bonaparte użyje floty duńskiej do ochrony swych sił najeźdźczych, oraz twierdzi, iż Napoleon zaatakuje także i Szwecję. Jeżeli chodzi o Rosję, to Anglia może się jedynie domyślać jej zamiarów.

WIELKA BRYTANIA, SZWECJA I ZELANDIA

Gdy Canning w miesiąc później, 4 i 5 września, układał swoje instrukcje, wiedział już, że ani wysiłki angielskiej dyplomacji, ani ostentacyjne pojawienie się niepokonalnych sił zbrojnych nie zdołały odwrócić wojny z Danią. W tym samym czasie, gdy niepokojono Kopenhagę, posyłał on Taylorowi, Jacksonowi i Pierrepontowi królewską aprobatę ich działalności. Poza tym Pierrepontowi polecił uzyskać pełną współpracę Szwecji przy okupowaniu Zelandii na czas trwania wojny. Gustaw powinien dostarczyć w tym celu 20 000 żołnierzy, co, według zdania jego londyńskiego przedstawiciela, nie miało nastręczać żadnych trudności. Przy zawieraniu pokoju — jak pisał dalej Canning — Wielka Brytania dowiedzie swej sprawiedliwości i umiarkowania, uzależniając zwrot owej wyspy od tego, czy Francja zwróci wszystko, co zabrała Szwecji, Hanowerowi i Danii. Takie i inne przyrzeczenia, dotyczące odstąpienia kolonij oraz opłacenia zaciągu żołnierzy, miały być przedłożone Gustawowi, wraz z zapewnieniem, że Rosja nie przedsięwzięła żadnego dalszego kroku w kierunku mediacji. W prywatnym liście z dnia 5 września Canning przyjął do wiadomości żądanie Pierreponta odwołania go. Jednak dalej

twierdził, że jest przekonany, iż poseł wyczuje sam, że niezmierna waga powyższych instrukcji nie pozwala na powierzenie ich komu innemu.

W Londynie błyskawiczny sukces wojsk brytyjskich zdawał się zupełnie przysłaniać myśl o zwróceniu Zelandii Danii. Lord Malmesbury, który jeszcze jako James Harris zajął bodajże najpierwsze miejsce wśród dyplomatów angielskich wszystkich czasów, pisał 27 września: „Nie wydaje mi się, by problem duński był już rozwiązany ostatecznie. My musimy osiągnąć z naszego sukcesu jakieś korzyści bardziej trwałe, niż jedynie te, które wynikają z zagarnięcia okrętów i ich ładunku. Nam nie wolno być dłużej wyrozumiałymi, gdyż takie stanowisko byłoby w równym stopniu szkodliwe dla naszych interesów, jak korzystne dla naszych nieprzyjaciół“. Istotnie poprzednio już wysłano Pierrepontowi instrukcje, które przedstawiały w skrócie wszystko to, czego rząd brytyjski spodziewał się i obawiał. Jeżeliby, jak liczono, wojska szwedzkie zostały oddane do dyspozycji przed upadkiem Kopenhagi, to w żadnym wypadku nie należy obiecywać ewakuacji Zelandii. Jednak Gustaw musi zrozumieć, że jeżeli Dania dotrzyma swych obietnic, to i Anglia będzie musiała spełnić swoje. Mimo wszystko będzie ona skłonna w ostateczności nawet przy pomocy szwedzkiej, przeszkodzić Francuzom w wylądowaniu na wyspie.

UPADEK KOPENHAGI

Między 18 sierpnia a 5 września Pierrepont otrzymywał wiadomości od swego dobrego przyjaciela, Jacksona, który przebywał o 4 mile od Kopenhagi na pokładzie okrętu *Prince of Wales*. Niefortunny dyplomata był zwolennikiem szybkiego działania i nieustannie drwił z powolności Cathcarta, którego obaj z Gambierem stale pobudzali do czynu. Donosił on, że akcja morska rozpoczęła się od zagarnięcia 36-działowej fregaty w ciągu 45 minut przez 20-działową kanonierkę brytyjską. Zginęło przy tym 34 Duńczyków, a po stronie angielskiej był tylko jeden ranny. 3 września przysłał on z Ystad „dziwny meldunek“ o rosyjskim kurierze wiozącym Gustawowi zawiadomienie o zamiarze Aleksandra wypowiedzenia Anglii wojny. Bombardowanie Kopenhagi, według jego relacji, trwało poprzedniego wieczora przez 9 godzin. Jednak szkody poniesione przez miasto nie były widocznie dostatecznie duże, by spowodować jego poddanie się, i zapewne trzeba będzie przystąpić do szturmu. „Nasi chłopcy, których 20 000 pali się wprost z niecierpliwości i zapału, chcą wtargnąć tam za wszelką cenę *(sic)*“, entuzjazm ich świadczy o tym, jaki jest typ pokolenia które niemalże nie znało pokoju od roku 1792. „Duńska armia (jeżeli ją w ogóle można tak nazwać) jest w polu rzeczywiście śmieszna. A. Wellesley zabił większą ilość tych żołnierzy i wziął 1 500 jeńców. Są to najprawdziwsze chłopowiny, jakie pan kiedykolwiek widział, w zielonych kaftanach w czerwone pasy, długowłosi, w drewnianych łapciach. Chwalą się oni tym, że po pierwszym wystrzale cisnęli swe mundury i muszkiety. Bóg wie, co się stanie z Zelandią, gdy ją zdobędziemy“.

W dwa dni później, po nowym bombardowaniu, które, jak się zdawało, zniszczyło znaczną część Kopenhagi, wołał on: „Bóg wie jak długo jeszcze ci uparci wariaci wytrzymają. W ich warunkach, bez żadnej możliwości pomocy, (opór) jest zupełnie bezsensowny“. A tymczasem Cathcart był zbyt flegmatyczny. „Za to ministrowie byli popędliwi i niecierpliwi, pisali oni w tej formie, jakby chcieli dać idealnego szczutka w nos kwaterze głównej“.

PIERREPONT O SZWECJI

Pierrepont w prywatnym liście z 16 sierpnia, pisząc do Gambiera, piętnował słabość szwedzkiej obrony Sztralzundu. W tym samym czasie donosił on Canningowi o „okolicznościach towarzyszących układowi stosunków personalnych zbyt delikatnej natury, by można było o nich wzmiankować nawet tutaj“, które podkopywały stanowisko Gustawa. Zachęcony jednak przez Canninga, przedstawił on 25 czy 26 sierpnia niezmiernie ciekawy pogląd na sytuację. Gustaw „był rzeczywiście uderzony bardzo daleko posuniętym liberalizmem i rzetelnością propozycyj“ przedłożonych Danii i „był pełen podziwu“ dla wyprawy angielskiej. „Każdą propozycję, mającą z nią jakiś związek, byłby on gotów przyjąć“. Jednakże Pierrepont był zdania, że należy porzucić wszelką myśl współpracy ze Szwecją. Wszakże „w razie przedłużania się wojny, można by osiągnąć jak najlepsze rezultaty z oddania Szwecji Zelandii, w zamian za Pomorze szwedzkie. Nic nie mogłoby się spotkać z lepszym przyjęciem w kraju“. Wprawdzie Gustaw, „w wypadku najgorszych ostateczności dla Danii“, prawdopodobnie pragnąłby dla siebie Norwegii, jednak Pierrepont nie wymieniał wobec niego tego kraju „nie wiedząc, czy w wypadku ostatecznym, my (Anglicy) nie będziemy chcieli Norwegii dla nas (a byłby to nader wartościowy nabytek)“. Chociaż z drugiej strony kraj ten miałby „nieocenione znaczenie dla Szwecji, gdyż umożliwiłby jej przeciwstawianie się Rosji“, z którą wojna była prędzej, lub później prawdopodobna. Jednakże było wątpliwe, czy należało dopomagać w ten sposób wzmacnianiu szwedzkich sił morskich, skoro „obecnie nikną one stopniowo, a kierunek polityki tego kraju jest uzależniony wyłącznie od życia jego władcy“.

Pierrepont twierdził, że życie króla było w niebezpieczeństwie. Bardzo nieliczna grupa wśród jego sług była mu wierna z poczucia obowiązku, a nie miał on nikogo, kto byłby mu naprawdę oddany ze względu na osobisty szacunek. Oficerowie w Sztralzundzie dyskutowali kwestię zdetronizowania go, a lekarz nadworny, obiecał wydać zaświadczenie, że król jest obłąkany. „Jednak może właśnie ta całkowita jawność (owych projektów), która umożliwiła mi zapoznanie się z tą sprawą, jest najlepszym zabezpieczeniem przeciw dokonaniu tak haniebnego czynu przez tę garstkę niezadowolonych i nikczemnych ludzi". Przyznanie kolonii dałoby powód do zadowolenia zarówno królowi, jak i narodowi.

8 września z pokładu *Rosamondy*, znajdującej się w pobliżu Kopenhagi, Pierrepont donosił w „ściśle poufnym" liście, że Gustaw jest ciężko chory, „choć w paru słowach, które wypowiadał na temat spraw bieżących, wyrażał się zupełnie trzeźwo". Pierrepont podejrzewał, że choroba ta została spowodowana przepisanymi królowi lekarstwami, w celu zmuszenia go do ponownego powrotu do Szwecji i zawarcia pokoju. W rezultacie ostatnie dwa tygodnie wzmogły tylko pragnienie posła otrzymania odwołania, gdyż był zdania, że w tych warunkach jego misja była zupełnie zbędna. 17 września bronił on z Helsingborgu, wbrew zdaniu Gambiera i Cathcarta, projektowanego obsadzenia Zelandii wojskami brytyjskimi i szwedzkimi. Twierdził on, że nie można bez głębokiego zadowolenia zastanawiać się nad zasadą, w imię której przedsięwzięto wyprawę i nad osiągniętymi rezultatami. Gdyby jednak umożliwiono Napoleonowi zagarnięcie Zelandii, ostatni sprzymierzeniec Anglii byłby narażony na najazd, zaś flota francuska zniszczyłaby w końcu handel brytyjski. Z drugiej strony natomiast, gdyby nawet udało się Francuzom i Duńczykom przedostać przez Bełt, to zawsze 10 000 żołnierzy angielskich będzie się mogło wycofać z murów Kopenhagi i wymknąć do Szwecji. Gustaw sprzeciwiał się „wynajmowaniu" jego wojsk, oraz miałby poważne zastrzeżenia wobec wyłącznego panowania króla Jerzego[49] na Zelandii, podczas gdy on sam musiał dawać jednocześnie baczenie na Rosję i Norwegię. Artur Wellesley, który brał poprzedniego dnia udział w naradzie, jechał właśnie do Anglii dla złożenia rządowi sprawozdania z wytworzonej sytuacji. W dwa dni później, Pierrepont po rozmowie z Gustawem podsuwał z Karlskrony myśl odstąpienia Szwecji dwóch lub trzech okrętów wojennych, co „w najwyższym stopniu pochlebiłoby próżności ludności tego kraju". Kanonierki duńskie można by zostawić w Malmö dla obrony Zelandii.

EWAKUACJA ZELANDII

Jak przedstawił Castlereagh[50] w swej „ściśle poufnej" depeszy nr 15 z dnia 9 października do Cathcarta, projekt ponownego opanowania Zelandii, po przeprowadzeniu ewakuacji „w dobrej wierze", został porzucony. Natomiast postanowiono obsadzić wybrzeże szwedzkie blisko 15 000 żołnierzy angielskich. Przewidywano, że taka siła będzie mogła osłonić Szwecję przed Francuzami, podczas gdy zajęcie wyspy Hven umożliwi Wielkiej Brytanii panowanie nad Sundem.

W związku z tym właśnie Pierrepont otrzymał polecenie przekonania Gustawa, że przyjacielski układ z Danią byłby bardziej pożądany niż wojna. Poza tym polecono mu uzyskać pełne poparcie dyplomatyczne Szwecji dla misji Merry'ego[51]. Oprócz tego Pierrepont miał zakomunikować Gustawowi, że gwarancja Rosji i Szwecji byłaby konieczna w wypadku gdyby Dania przywróciła swą neutralność.

Gdy w ten sposób przygotowywano grunt w Szwecji, Wielka Brytania pragnęła, by Dania zgodziła się na dziesięć dni zwłoki w obiecanej ewakuacji. Zabezpieczyłoby to Zelandię przed Francuzami, oraz uczyniłoby zbędnym ponowne zajęcie jej przez Anglików dla ochrony Kopenhagi. A także umożliwiłoby to carowi Aleksandrowi wpłynięcie na Danię, by przystąpiła do rokowań. Merry, doświadczony dyplomata, któremu nieobce były wybrzeża Sundu, przybył 9 października drogą na Elsinore. Misja jego okazała się jednak całkowicie poroniona: nie pozwolono mu nawet wysiąść na ląd. Wypadek taki był oczywiście uprzednio brany pod uwagę. Chociaż z drugiej strony, gdyby w tym czasie Duńczycy wiedzieli o możliwości najazdu 20 000 Szwedów, wpłynęłoby to zapewne na zmianę zajętego przez nich stanowiska. Jednakże wówczas Joachim Bernstorff nie przyjmował żadnych powiadomień od przedstawicieli obcych państw, którzy pozostali na Zelandii. Jedyna nadzieja Merry'ego zdawała się więc być we wpływie Rosji. Ale, jak donosił 12 października z okrętu znajdującego się w pobliżu Kopenhagi, „wciąż otrzymywane meldunki od kapitanów statków płynących z Bałtyku... mówią o zdecydowanie

---

[49] Jerzy III, król angielski *(Przyp. tłumacza).*

[50] Robert Stewart wicehrabia Castlereagh, z. margrabia Londonderry, ur. 1769 † 1822, wybitny polityk i dyplomata angielski, wielokrotny minister różnych resortów, w tym czasie był ministrem wojny *(Przyp. tłumacza).*

[51] Anthony Merry, dyplomata angielski, był konsulem i *chargé d'affaires ad int.* od r. 1789 do r. 1790 w Madrycie, od r. 1799 do r. 1800 w Kopenhadze, od r. 1803 do r. 1806 posłem w Waszyngtonie; w opisanej misji do Danii został wysłany 3. X. 1807, ostatni raport, po wylądowaniu w Helsingborgu pisał 12. XI. 1807 r.; od r. 1808 do r. 1809 był posłem w Sztokholmie. *(Przyp. tłumacza).*

nieprzyjaznym usposobieniu tego dworu". Mając do dyspozycji zaledwie 24 godziny, w ciągu których należało zdecydować, czy ewakuacja ma nastąpić, czy też nie, Gambier, Cathcart i Merry gorąco dopraszali się od Pierreponta pomocy, a przede wszystkim najnowszych wiadomości. Namówiwszy następnego dnia komendanta obleganej stolicy, by przesłał do Kilonii ich listy wraz z pismem przedstawiciela duńskiego w Londynie, angielski triumwirat przystąpił do ewakuacji. Ze względu na zbliżanie się pory roku, w której trudno było zapewnić bezpieczeństwo tak licznej flocie, Gambier gorąco pragnął dotrzeć do Göteborgu przy pierwszym pomyślnym wietrze.

CANNING O DANII I ROSJI

W tym samym czasie Canning pisał w prywatnych listach do Pierreponta o swych pragnieniach i myślach, które go dręczyły. 1 października nalegał on, by wojska szwedzkie były gotowe na 19 tego miesiąca do zerwania zawieszenia broni, „w wypadku, gdybyśmy (Anglicy) potrzebowali ich pomocy. Jednak spodziewam się pokoju z Danią. Niech pan nic nie wspomina k. s. (Gustawowi) o duńskim przymierzu". Następnego dnia pośpiesznie, ale wyraźnie polecił wzbudzić w królu szwedzkim pragnienie zostania współgwarantem w wypadku ustanowienia neutralności Danii pod gwarancją Rosji.

W 8 dni później, 10 października, pisał on z gorzkim żalem o powziętym postanowieniu opuszczenia Zelandii, wbrew najprostszym zasadom strategii. „Musimy roztoczyć opiekę nad królem szwedzkim i musimy trzymać w szachu Rosję, której w obecnej chwili, mówiąc otwarcie, nie można ufać, jako że wszystkie jej posunięcia wykazują, że się nas boi (czego przyczyna leży w posiadaniu przez nas Zelandii *(sic)*, a wszystko to od razu się zmieni z chwilą ewakuacji". Po tej nieocenionej wskazówce dotyczącej jego opinii o Rosji potylżyckiej, Canning wyjaśnił powody, dla których niemożliwe było w czasie wojny oddanie Szwecji Surinamu.[52] „Jednak sama obietnica — pisał on dalej — powinna wystarczyć k. s. (królowi szwedzkiemu) do przedstawienia swym poddanym, zajmującym się handlem, widoków przyszłych korzyści, zaś swym przeciwnikom (politycznym) widoków na rekompensatę za (utratę) Pomorza. On (sam zresztą) osądzi, jak to najlepiej wykorzystać".

O Danii wyrażał się Canning nie bez nadziei załagodzenia sporu, choć nie był już tak pewny swych przewidywań jak poprzednio. Jednak liczył, że Dania będzie na tyle mądra, by przekładać neutralność nad poparcie francuskie. Dalej obstawał również i przy tym, że przyjazny układ z tym państwem leży także i w interesie Szwecji. „Głównym zadaniem jest niedopuszczenie Francuzów na Zelandię. Jeżeli się tego nie da osiągnąć, to musimy zrobić wszystko, co w naszej mocy, by przeszkodzić w dalszym posuwaniu się ich. Nie mam wątpliwości, że związek Rosji, Szwecji i Danii, popierany przez Wielką Brytanię, może jeszcze uratować Europę. A jeżeli Rosja nie zabezpieczy się na północy, co może osiągnąć jedynie dzięki temu systemowi (politycznemu), to stanie się bezradnym i beznadziejnym niewolnikiem Bonapartego. Już podporządkowała ona jego woli południe i wschód".

W tym samym czasie, jak donosił londyński przedstawiciel Szwecji, Pierrepont oraz Cathcart i Gambier otrzymali nowe polecenia. Mianowicie, jeżeliby nie było innego sposobu niedopuszczenia Francuzów na Zelandię, mieli oni albo ponownie zająć tę wyspę, albo też zastosować jakiś inny środek dla zabezpieczenia z jednej strony Szwecji, z drugiej zaś strony rezultatów angielskiej wyprawy.

PIERREPONT O STOSUNKACH W SZWECJI

11 października Pierrepont w Helsingborgu wciąż jeszcze popierał myśl ponownego zajęcia Zelandii. Podziwiał on ofiary, jakie Anglia była gotowa ponieść na rzecz duńskiej neutralności. Usiłował także wzbudzić podobne uznanie w Gustawie, który „z pewnością chętnie widziałby zwiększenie się kłopotów swych sąsiadów". Jednak Szwecja, mając do dyspozycji zaledwie 45 do 50 tysięcy wojska, musiała strzec się Rosji i Norwegii, innymi słowy trzymać 15 tysięcy żołnierzy w Finlandii i co najmniej 10 tysięcy na granicy norweskiej. A ze względu na niezadowolenie panujące wewnątrz kraju musiała i tam stale przebywać równie liczna armia.

20 października Pierrepont poparł odmowę Gustawa przyjęcia proponowanych posiłków angielskich. Sama myśl o nich wzbudziła w Szwecji ogólne niezadowolenie i głośne szemranie. „Mówią (powszechnie), że to zgubi kraj i ściągnie najazd, którego by można uniknąć". Gustaw niechętnie widziałby usadowienie się Anglików u wejścia na Bałtyk i w takim wypadku nie mógłby doprowadzić do przewidywanej współpracy. Co się tyczy możliwego nieporozumienia z Rosją — to, zanim jej flota zdoła opuścić Zatokę Fińską, okręty brytyjskie zawsze zdążą o wiele wcześniej wpłynąć na Bałtyk. Pomimo, że Duńczycy prawdopodobnie odrzucą angielskie propozycje, to jednak w ciągu zimy nie mogą oni zaatakować Szwecji. Późniejszy zaś najazd mógłby pobudzić cały kraj do oporu. Pierrepont widział raczej niebezpieczeństwo „w chwili obecnej w dalszym przedsiębraniu starych

[52] Surinam, czyli Gujana holenderska, została zagarnięta przez Anglików w r. 1803 i zwrócona Niderlandom w r. 1814 *(Przyp. tłumacza).*

prób (mających złowrogie powodzenie) doprowadzenia do rozdźwięku między monarchą a jego poddanymi". Brulion raportu z tego samego dnia, oznaczony notatką „nigdy nie wysłany" wspomina o panującym powszechnym zadowoleniu z powodu utraty Pomorza, jako zapowiadającej koniec wojny. „Mało się troszcząc o to, czy Francuzi przyjdą, czy nie — pisał Pierrepont — ludność tego kraju spoglądałaby na lądowanie sił angielskich z bardzo wielką nieufnością". Natomiast nie było najmniejszych nawet prób skłonienia Gustawa, by się przeciwstawiał brytyjskiej bazie na Bałtyku.

W miarę jak się zbliżała jesień, akcja dyplomatyczna Canninga ograniczała się do podtrzymywania bezczynności Rosji i wierności Szwecji. Angielskie wojska opuściły Zelandię, a ponieważ Szwecja nie była w stanie ich wyżywić, przeto nie pozostawało nic innego, jak tylko zajęcie małej, lecz mającej doniosłe znaczenie strategiczne, wysepki Hven. Gustaw, zgodnie z pragnieniem Canninga, polecił baronowi Stedingkowi[53] w Petersburgu współpracować z lordem Gowerem nad sprawą uzyskania rosyjskiej gwarancji neutralności Danii. Jednak król miał mało nadziei zarówno w stosunku do Danii, jak i w stosunku do Rosji, i dlatego właśnie, zdaniem Pierreponta, głównie interesował się w tym czasie kwestią obrony swych granic w Finlandii i od strony Norwegii.

Duńczycy przyjęli odjazd Anglików wybuchem zuchwałości. Dowiedziawszy się uprzednio z Londynu, że Szwecja ma przysłać swe wojska na Zelandię, zapytywali ją trzykrotnie w tej sprawie, otrzymywali jednak stale odpowiedzi wymijające lub zaczepne.

27 października, na cztery dni przed zawarciem przez Duńczyków przymierza z Francją, Pierrepont donosił, że zbroją się oni energicznie na Zelandii i budują kanonierki. W cztery dni później Canning upoważnił posła do powrotu do kraju, po uprzednim mianowaniu Bathursta[54] na stanowisko *chargé d'affaires*. W niedzielę, 1 listopada, zaskoczony Bathurst pisał do Pierreponta, że właśnie otrzymał rozkaz pośpieszenia do Yarmouth, w celu przyjęcia Ludwika XVIII. „Dzięki Bogu — pisał dalej — posyłam Panu przyjemny list, mianowicie: Pańskie odwołanie". 14 listopada poselstwo Pierreponta skończyło się. Na pożegnalnej audiencji Gustaw głośno mówił o swej wierności dla przymierza angielskiego.

EUROPA POD KONIEC ROKU 1807

Gdy zbliżanie się zimy uniemożliwiło prowadzenie dalszych działań wojennych na Bałtyku, Anglicy wycofali się stamtąd bez strat, wraz z zagarniętą flotą. Za wypowiedzenie wojny i za ogłoszenie konfiskaty własności angielskiej (16 sierpnia), po którym nastąpiło odwołanie się do Europy, zapłaciła Dania utratą przeszło 300 okrętów handlowych. Oprócz tego naraziło ją to na wydanie przeciw niej listów kaperskich przez najpotężniejsze mocarstwo morskie świata, które w stosunku do niej zastosowało środki odwetowe. Został zdobyty Helgoland wraz z jego garnizonem, składającym się z 26 emerytów; Anglia przy tym nie ukrywała, że zamierza wyspę tę zatrzymać także i w przyszłości, po zawarciu pokoju. Podobny los spotkał również duńskie posiadłości w Indiach Zachodnich. Posunięcia Canninga oraz stałe upominania Napoleona doprowadziły do otwartej opieki Rosji nad Danią. W początkach września car obiecał poprzeć zasadę dwóch zbrojnych neutralności i stworzyć z Bałtyku morze zamknięte. 7 listopada zerwał on gwałtownie z Anglią, motywując popsucie stosunków niesprawiedliwością popełnioną wobec Danii. Austria, zmuszona przez Napoleona, już poprzednio poleciła hr. Starhembergowi[55] wystąpić w Londynie z żądaniem, dającym Anglii do wyboru pokój z Francją lub wojnę z Francją i Austrią[56]. Wiosna roku 1808 zdawała się wróżyć wojnę między Anglią i całym niemal kontynentem europejskim.

WARTOŚĆ I ZNACZENIE WYSTĄPIENIA ANGIELSKIEGO

Papiery Pierreponta, obejmujące szczerzej pisane sprawozdania ludzi, których oficjalne zdania były już przedtem historykom nieobce, oczywiście raczej rozszerzają i pogłębiają pogląd na znany przebieg wydarzeń, niż go zmieniają. Zmniejszają one znaczenie, lub w ogóle rozwiewają takie legendy jak ta, według której przyczyną wystąpienia Anglii było podsłuchanie przez szpiega rozmowy Napoleona z Aleksandrem, czy też fałszywa wiadomość o tym, że Duńczycy zbroją swą flotę. Przygotowania owej floty, jak tego dowiodły wypadki, stale posuwały się naprzód i nowe okręty były w budowie. Nie bezpośrednią korzyść, rzecz prosta, brano w danym wypadku pod uwagę. Niemniej jednak ów bezpodstawny raport miał w rzeczywistości pewien wpływ

[53] Curt Bogislaus Ludvig Christopher bar. Stedingk, ur. 1746 † 1837, wojskowy i dyplomata szwedzki, brał udział w wojnie o niepodległość Stanów Zjednoczonych A. P., od r. 1790 od r. 1808 był posłem w Petersburgu, w r. 1811 został marszałkiem polnym *(Przyp. tłumacza)*.

[54] Benjamin Bathurst, ur. 1784 † 1809, dyplomata angielski, był *chargé d'affaires ad int.* w Sztokholmie od 1805 r. do 18. VI. 1807 r. i od 15. XI. 1807 r. do 23. I. 1808 r. W r. 1809 był wysłany w misji specjalnej do Wiednia, w drodze powrotnej został zamordowany *(Przyp. tłumacza)*.

[55] Ludwik hr. Starhemberg, ur. 1762 † 1833, dyplomata austriacki, od r. 1792 do r. 1793 był posłem w Hadze, od r. 1793 do r. 1807, oraz od r. 1809 do r. 1810 w Londynie, a od r. 1815 do r. 1820 w Turynie *(Przyp. tłumacza)*.

[56] Por. Butterfield, l. s., t. III, IV.

na decyzję angielską. Canning uderzył, ponieważ przeczuwał, że Napoleon wezwie do pomocy Danię, a ona będzie mu posłuszna. To pierwsze okazało się prawdą, drugie zaś było bardzo prawdopodobne. Słabość duńskiej armii i wady jej dowództwa były widoczne. A z papierów Pierreponta wynika, że nienawiść do Szwecji, w tym czasie zagorzałej nieprzyjaciółki Francji, mogła tylko wydatnie wzmocnić chęć podporządkowania się woli Bonapartego. Zdawało się, że Anglia może zapewnić sobie bezpieczeństwo jedynie przez zastosowanie taktyki napoleońskiej.

Canning dowiódł, że przy nadarzającej się sposobności, Anglia potrafi uderzać równie szybko i skutecznie, jak Bonaparte. Jednocześnie jednak przewidywania jego dotyczące prawdopodobnej reakcji ze strony Danii wykazywały osobliwy brak zrozumienia istotnych warunków. Łudzenie się, że historyczne królestwo, które niegdyś rządziło Anglią, podda swą flotę, było taką samą fantazją, jak przypuszczenie, że słaba armia stanąwszy do walki z Francuzami, opuści dwie trzecie kraju, aby zatrzymać resztę dla przypodobania się Anglii i Szwecji. Jeżeli owo uderzenie było konieczne ze względu na samoobronę, to jednak należało wykonać je bez złudzeń. Trudno osądzić, czy posunięcie to w ostatecznym rezultacie przyniosło większą korzyść, czy stratę, gdyż w danym wypadku chodziło zarówno o wartości materialne, jak i moralne. Stanowiło ono cios dla Napoleona, natomiast Danię osłabiło w sposób wątpliwy, a dla Gustawa było powodem do radości. Wkrótce jednak Szwecji padła, podczas gdy Dania i Rosja przyłączyły się do sprawy Bonapartego, zaś krytyka postępowania angielskiego była o wiele trwalsza od odniesionej korzyści. Jednak wspomnienie zbrojnego wystąpienia Wielkiej Brytanii na Bałtyku wymazało z pamięci wiele jej niepowodzeń i wywarło pewne wrażenie na Rosji. Być może, iż największy triumf Canninga stanowi przemiana, przez którą przeszedł Aleksander między rokiem 1809 a 1812.

Tłum. z ang. J. A. Wilder

JERZY SMOLEŃSKI (Kraków)

GEOPOLITYCZNE BARIERY NADBAŁTYCKIE

I

CZĘŚĆ OGÓLNA[1]

POJĘCIE BARIERY GEOPOLITYCZNEJ — BARIERA NADMORSKA

Barierą terytorialno-polityczną albo geopolityczną w szerszym znaczeniu jest każdy obszar polityczny, zamykający pewnemu państwu dostęp do innego obszaru, z którym bezpośrednie zetknięcie odpowiadałoby życiowemu interesowi tego państwa. W stosunku tym mamy więc do czynienia z trzema obszarami: 1) państwem odciętym (zupełnie lub częściowo), 2) barierą odcinającą, 3) terytorium przez istnienie bariery mniej lub więcej dla danego państwa uniedostępnionym. Tym terytorium może być obszar, należący do tego samego państwa (eksklawa polityczna), albo obszar obcy, z którym bezpośrednie zetknięcie przedstawiałoby szczególne korzyści, zazwyczaj ekonomiczne, albo wreszcie obszar morski, do którego dostęp ma dla państwa z reguły doniosłe znaczenie zarówno gospodarcze, jak polityczne.

Najważniejszym rodzajem barier terytorialno-politycznych jest bezsprzecznie bariera nadmorska. Jest to obszar polityczny zamykający pewnemu państwu zupełnie lub częściowo dostęp do morza. Momentem ograniczającym tę definicję, który musi być brany pod uwagę, jest stosunek wielkości wchodzących w grę terytoriów. Poza tym wchodzi w grę strona dynamiczna, tj. istnienie albo nieistnienie tendencji oparcia granic o morze, decydującej o tym, czy obszar dzielący odgrywa rolę przeszkody faktycznej, czy jest nią tylko formalnie. Ta tendencja, znajdująca wyraz w orientacji polityki terytorialnej państwa, warunkowana jest nie tylko jego geograficznym położeniem oraz fizjograficznym charakterem bariery, ale także wewnętrznymi stosunkami antropogeograficznymi państwa (gęstość zaludnienia, typ i stopień kultury, struktura gospodarcza). Ponieważ te zmieniają się w czasie, przeto parcie ku morzu może nie być zjawiskiem pierwotnym, lecz pojawiać się jako wyraz pewnego etapu ewolucji politycznej i gospodarczej państwa.

TYPY BARIER NADMORSKICH

Wśród barier nadmorskich, które znajdujemy na dzisiejszej politycznej mapie globu lub które istniały w przeszłości, wyodrębnić można różne typy.

W stosunku do państwa wewnętrznego, ograniczonego w swobodnym dostępie do pobliskiego morza przez istnienie bariery, ta może być: 1) zupełna, czyli zamykająca, albo 2) niezupełna, czyli zacieśniająca tylko wspomniany dostęp.

Nieobojętne jest, czy państwo odcięte barierą zupełną od pewnych wybrzeży styka się jednak z innym morzem (np. Jugosławia, Bułgaria), czy pozbawione zostaje w ogóle dostępu do brzegów morskich stając się państwem czysto lądowym, wewnętrznym (np. Boliwia). W związku z tym wyróżnić można wśród barier nadmorskich zupełnych: a) jednostronne i b) absolutne.

Ważnym momentem dla systematycznej klasyfikacji barier nadmorskich jest ich geograficzno-polityczny stosunek do państw sąsiadujących z obszarem odciętym. Pod tym względem wyróżnić się dadzą następujące typy:

1. Bariera stanowi odrębne, niezawisłe państwo, jak Łotwa, Estonia, Portugalia, Liberia, Urugwaj. To bariery politycznie samodzielne.

2. Bariera jest częścią składową (z reguły kolonią) państwa nie stykającego się bezpośrednio z terytorium politycznym odciętym. Jest to charakterystyczny typ kolonialny. Należy doń większość nadbrzeżnych kolonii zamorskich państw europejskich.

---

[1] Część ogólna powyższej pracy stanowi skrót obszerniejszej rozprawy autora, drukowanej w *Przeglądzie Geograficznym* (Warszawa, 1934, t. XIV, zesz. 1—2).

W obrębie tego typu częste są posiadłości kolonialne powstałe pod wpływem znanej tendencji opanowywania przeciwległych wybrzeży.

3. Bariera jest częścią składową państwa sąsiadującego z obszarem odciętym, ale sama nie styka się z nim bezpośrednio, będąc jego eksklawą (rzadziej kolonią), dlatego nazwać ten typ można eksklawowym. Przykłady: Alaska, Prusy Wschodnie, Zara.

4. Bariera stanowi integralną część państwa sąsiedniego i wiąże się z nim terytorialnie. Jest to typ oskrzydlający, najczęstszy w obszarach nie-kolonialnych. Przykłady: Tacna-Arica, Istria-Littorale, pn. Norwegia, pn. Albania, grecka Macedonia.

Wymienione typy mogą w obrębie tej samej bariery występować w różnych kombinacjach, obszar bowiem odcinający od morza pewne państwo może być politycznie jednolity lub składać się z części należących do różnych organizmów państwowych, tj. stanowić barierę politycznie złożoną.

UWARUNKOWANIE GEOGRAFICZNE BARIER NADMORSKICH

Rozpatrując terytoria barier nadmorskich pod kątem ich stosunku do obszarów wewnętrznych, przez nie odciętych, zauważyć można, że najczęściej mamy tu do czynienia z terenami fizjogeograficznie różniącymi się od siebie. Odznaczając się odmiennymi cechami naturalnymi reprezentują one bądź odrębne jednostki geograficzne, bądź części odrębnych — różnych od wnętrza lądu — krain geograficznych.

Wybitne różnice charakteru fizjogeograficznego obszarów nadbrzeżnych i przyległej krainy wewnętrznej stanowią więc okoliczność sprzyjającą powstawaniu politycznych barier nadmorskich. Nieobojętny jest przy tym stosunek obszaru barierowego do sąsiedniego obszaru nadmorskiego — dalszego ciągu nadbrzeża. Jeśli tworzą wspólnie całość geograficzną o jednolitych cechach, wówczas wzajemny ich związek jest silniejszy, niż z wnętrzem lądu. Przedstawia to warunki ułatwiające ekspansję terytorialną wzdłuż wybrzeża silnemu państwu sąsiedniemu, w którego posiadaniu znajduje się przyległa część krainy nadbrzeżnej. Tym właśnie warunkom zawdzięczają najczęściej powstanie bariery oskrzydlające.

Drugim momentem, zwracającym uwagę w uwarunkowaniu geograficznym nadmorskich barier, jest częste występowanie naturalnych przeszkód komunikacyjnych między obszarem nadbrzeżnym tworzącym barierę a wnętrzem lądu. Mają one charakter bądź granic naturalnych, bądź przyrodzonych stref oporu.

W pierwszym rzędzie wchodzą tu w grę przeszkody orograficzne: pasma górskie, przebiegające równolegle do wybrzeża.

Analogiczne znaczenie jak pasma górskie mają ciągnące się równolegle do brzegu morskiego (lecz w pewnym od niego oddaleniu) obszary anekumeny pustynnej (np. Puna de Atacama), bezdroża krasowe (np. kras dalmatyńsko-hercegowiński), wielkie rzeki (np. Ussuri lub dawniej południkowy odcinek dolnego Dunaju), moczary i puszcze leśne (np. w Prusiech Wsch.). Chodzi tu więc w ogóle o wszelkie czynniki hamujące i rozluźniające związek terytoriów nadbrzeżnych z wewnętrznymi.

Podkreślając ich niewątpliwą wagę przy powstawaniu barier nadmorskich, odpowiadającą tendencji umiejscowiania granic politycznych na naturalnych przeszkodach (granice naturalne) i strefach oporu, stwierdzić równocześnie należy, że znaczenie ich nie jest trwałe. Izolacyjne oddziaływanie tych czynników, na którym ich geopolityczna rola polega, zmniejsza się bowiem z czasem w miarę postępu komunikacji, trzebieży puszcz granicznych, osuszania bagien itd. Toteż geograficzne uzasadnienie bariery nadmorskiej, polegające na naturalnym odcięciu jej obszaru od wnętrza lądu w czasie jej powstawania, nie gwarantuje samo przez się jej trwałości. O wiele donioślejsze okazuje się pod tym względem zróżnicowanie stosunków antropogeograficznych, powstałe nieraz na skutek istnienia naturalnej przeszkody w ciągu okresu, w którym miała ona charakter hamulca, trwające nadal i wtedy, gdy przeszkoda ta straciła znaczenie izolacyjne.

To samo dotyczy antropogeograficznych konsekwencji różnicy fizjograficznej między obszarem nadbrzeżnym a wewnętrznym, o której znaczeniu była mowa poprzednio.

To, co wyżej powiedziano o roli pasm górskich równoległych do brzegu morskiego, tłumaczy częstsze występowanie barier nadmorskich na wybrzeżach podłużnych (tzw. typ pacyficzny) niż poprzecznych (typ atlantycki). W ogóle jednak sprawa ewentualnego uwarunkowania tych barier przez konfigurację samego wybrzeża przedstawia się mniej prosto. Znajdujemy przykłady terytoriów tworzących bariery zarówno u wybrzeży płaskich, jak stromych — bogato, jak i słabo rozwiniętych.

Wybrzeża o cechach mało korzystnych przedstawiają mniejszą atrakcję. Odnosi się to jednak nie tylko do przyciągania inwazji od strony morza, lecz i do dynamicznego stosunku do zabrzeża. Niemniej parcie ku morzu ze strony państwa wewnętrznego istnieje w zasadzie i w tym przypadku, ma jednak raczej charakter tendencji dotarcia do naturalnych granic przy normalnym procesie ekspansji terytorialnej. Tendencja ta znaleźć może — chwilowe zresztą — zaspokojenie w oparciu granicy o linię lub strefę oporu, równoległą do wybrzeża, o jakich poprzednio była mowa.

Fakt znikania z czasem barier tym warunkom odpowiadających wskazuje, że stan powyższy jest tylko etapem w terytorialnym rozwoju żywotnego państwa wewnętrznego i podkreśla podrzędność wszelkich innych granic naturalnych w porównaniu z brzegiem morskim.

Efemeryczne istnienie wykazują drobne twory polityczne, ograniczone przestrzennie do ujściowego obszaru wielkiej rzeki i tutaj tworzące lokalną barierę nadmorską. Zamykając wylot naturalnej drogi wodnej (i ewentualnej dolinnej), prowadzącej z wnętrza lądu do morza, są mimo niewielkich rozmiarów szczególnie dotkliwe dla państwa, obejmującego dorzecze danej rzeki, i dlatego narażone na silny nacisk polityczny od strony lądu. Większą trwałość zapewnia im ewentualne położenie buforowe (Holandia). Klasycznym przykładem bariery będącej takim tamponem ujściowym jest terytorium W. M. Gdańska.

UWARUNKOWANIE HISTORYCZNE BARIER NADMORSKICH

Bariera nadmorska samodzielna, tj. będąca niezależnym terytorium politycznym, może być państwem autochtonicznym: organizacją ludności tubylczej (np. Łotwa, Estonia, Albania), — albo allochtonicznym, wytworzonym przez element obcy, który zawładnąwszy danym obszarem uzależnił od siebie ludność miejscową, albo wyparł ją lub wytępił, sam zaś zerwał związek polityczny z obszarem wyjściowym (np. dawne Królestwo Jerozolimskie, Księstwo Normandii, państwo Zakonu Krzyżackiego).

Autochtoniczne państwo barierowe może posiadać ludność o tym samym składzie etnicznym co przyległe państwo wewnętrzne, wówczas przedstawia twór przejściowy, nie mający warunków trwałości (przykłady: dawna Rep. Genueńska, ks. wschodniego Pomorza i in.). Wspólnota etniczna stwarza bowiem więź, która z czasem doprowadza do połączenia politycznego sąsiadujących terytoriów. Gdy natomiast kraj nadbrzeżny, reprezentujący samodzielną barierę, zamieszkuje lud inny, niż zasiedlający przyległe wnętrze lądu, wtedy do ewentualnych różnic fizjograficznych między tymi obszarami, warunkujących ich polityczną odrębność, przybywa dalszy moment dzielący w postaci zróżnicowania ludności. Jest to moment szczególnie doniosły, wyodrębniające jego znaczenie trwa bowiem i wówczas, gdy wpływ większości naturalnych czynników izolacyjnych traci wartość. Toteż bariery nadmorskie, o ile (i dopóki) są dziedziną bytowania odrębnego ludu, wykazują trwałą tendencję do politycznej samodzielności, którą uzyskują nawet po opanowaniu przez sąsiednie, silne państwo wewnętrzne, w momencie gdy państwo to ulegnie osłabieniu. Przykładem dzieje Niderlandów, Finlandii, Łotwy, Estonii, Albanii.

Allochtoniczne państwo barierowe opiera się na elemencie państwowotwórczym napływowym. Gdy ten zdoła wyprzeć, wytępić lub zasymilować ludność miejscową, państwo nabiera cech odpowiadających omówionemu powyżej typowi barier samodzielnych autochtonicznych, różniąc się od nich tylko genezą. Podobnie jak one korzysta z odrębności etnicznej w stosunku do wewnętrznego sąsiada.

Gdy natomiast władza grupy etnicznej napływowej polega na przewadze organizacyjnej i kulturalno-ekonomicznej, ale nie ilościowej, a proces asymilacji lub wypierania grupy autochtonicznej postępuje wolniej niż jej kulturalna i ekonomiczna emancypacja, — wówczas następuje z czasem opanowanie władzy przez ludność rdzenną będącą w większości; bariera allochtoniczna staje się autochtoniczną.

Również dla barier niesamodzielnych politycznie, wchodzących w skład większych organizmów państwowych, doniosłą rolę odgrywa skład ich ludności. Wspólnota etniczna (pierwotna lub osiągnięta przez kolonizację) obszaru barierowego z państwem, do którego ten obszar należy, zapewnia barierze — *ceteris paribus* — większą trwałość; wspólnota etniczna z państwem odciętym trwałości tej zagraża.

Najważniejszych zresztą czynników, decydujących o większej lub mniejszej trwałości bariery nadmorskiej, szukać należy nie w jej granicach, lecz poza jej obszarem. Są one natury zarówno ilościowej, jak jakościowej.

Bariera jest tworem stosunkowo małym; tkwi to w samym jej pojęciu. Samodzielna, reprezentująca odrębne państwo, jest więc najczęściej stroną słabszą wobec wewnętrznego państwa odciętego. Znika, gdy jego naporowi sprostać nie zdoła — jeśli zaś jest silniejsza i rozszerzając granice zagarnia i przyłącza przyległe krainy wewnętrzne, traci cechy bariery, zmieniając się w normalne państwo nadmorskie. Tak tedy proces terytorialnej ekspansji, czy to skierowanej od wnętrza lądu ku morzu ze strony państwa odciętego, czy też ku wnętrzu lądu ze strony państwa barierowego, doprowadza do zniknięcia bariery nadmorskiej.

Ewolucja powyższa dotyczy również barier o typie kolonialnym, niesamodzielnych. Liczne kolonie zamorskie państw europejskich miały pierwotnie formalny charakter barier nadmorskich, utraciły go rozszerzając się w głąb lądu (Kanada, St. Zjedn. A. P., Brazylia, Argentyna itd.).

Bariera niesamodzielna, będąca częścią większego państwa, opiera swe istnienie na jego żywotności i sile. Rozstrzygający dla jej losów jest więc stosunek sił tego państwa i sąsiedniego, któremu utrudnia ona lub zamyka dostęp do morza. Zasadnicze przy tym znaczenie ma napór ku morzu od strony przyle-

głego państwa. Jego brak zapewnia barierze względną trwałość. Przypadek ten zachodzi, gdy sąsiednie państwo wewnętrzne nie posiada morskich zainteresowań w związku z posiadaną strukturą gospodarczą, rodzajem i stopniem kultury.

W ostatnim okresie dziejów tendencja uzyskania (lub utrzymania) dostępu do morza jest u wielkich, żywotnych państw regułą.

Geopolityczne bariery nadmorskie narażone są więc na stały i rosnący nacisk zewnętrzny i płynące stąd niebezpieczeństwa, podczas gdy czynniki fizjograficzne sprzyjające ich powstaniu tracą wartość ochronną. Dlatego są to w zasadzie twory przejściowe. Szanse większej trwałości posiadają bądź w wyjątkowym przypadku położenia buforowego (Holandia), bądź przez przynależność do państwa silnego — i to tak długo, jak może im ono zapewnić obronę. W przeciwnym razie prędzej czy później ulegają naporowi z zewnątrz i wchodzą w skład większej organizacji terytorialno - politycznej, obejmującej wspólnie zabrzeże i wybrzeże. Zamieszkałe przez odmienną niż wnętrze lądu ludność, narodowo uświadomioną i dążącą do politycznej odrębności, zjawiać się mogą na widowni dziejów powrotnie, w momentach politycznych przewrotów, jako państwa barierowe autochtoniczne, z reguły niewielkie, a skutkiem położenia tamującego sąsiadom dostęp do morza skazane w dalszym ciągu na stały nacisk od wnętrza lądu i przez nacisk ten zagrożone w istnieniu.

II

BARIERY NADMORSKIE W OBSZARZE BAŁTYCKIM

Terytorium bałtyckie jest klasycznym obszarem, w którego dziejach śledzić można bariery nadmorskie różnego typu i ich ewolucję.

W otoczeniu Morza Bałtyckiego rozsiadły się cztery rozległe stare państwa: Niemcy, Polska, Rosja i Szwecja. Każde z nich w osiągnięciu pełnego dostępu do wybrzeża natrafiało w ciągu swej historii na terytorialno-polityczne przeszkody o charakterze nadmorskich barier.

Z wyjątkiem Szwecji są to państwa wybitnie lądowe. Ich pierwotne centra polityczno-organizacyjne są odsunięte od morza, ciągnące się zaś wzdłuż wybrzeża krainy posiadają cechy fizjogeograficzne odmienne niż wnętrze lądu, („grzbiet nadbałtycki", „pojezierza"), co sprzyjało ich politycznej odrębności.

BARIERY ZUPEŁNE

Każde z tych trzech państw lądowych, — zarówno Niemcy, jak Polska i Rosja — przechodziło w historii okres zupełnego odcięcia od Bałtyku.

Niemcom zamknęły przejściowo dostęp do Morza Bałtyckiego w XIII wieku duńskie zdobycze Waldemara II, obejmujące w latach 1223—1227 nadbrzeżny pas lądu od Holsztynu po Pomorze. Polskę odcinały od morza w XIII—XV w. posiadłości Zakonu Niemieckiego, póki powrotne odzyskanie w pokoju toruńskim 1466 r. posiadanych dawniej wybrzeży wschodnio-pomorskich z Gdańskiem (a potem shołdowanie Prus w 1525 r. i Kurlandii w 1561 r.) nie przywróciło państwu polskiemu dostępu do morza, trwającego aż do rozbiorów. Rosja, której w XVI w. posiadłości Zakonu Niemieckiego pozostawiały zaledwie wąski wylot ku Zatoce Fińskiej, izolowana była zupełnie od Bałtyku w XVII w. przez strefę posiadłości szwedzkich, obejmujących Inflanty (od r. 1629), Estonię (1561), Ingrię (1617), Karelię (1617) i Finlandię. Dopiero Piotr Wielki przerwał tą barierę, wybijając przez nią „okno na Europę".

W nowszych czasach efemeryczny twór Napoleona: Ks. Warszawskie miało w latach 1807—1813 dostęp do morza przez Prusy w zupełności zamknięty.

Wszystkie te południowo-bałtyckie „zupełne" bariery nadmorskie okazały się przejściowymi. Zniknęły one lub też uległy przerwaniu pod wpływem naporu od strony lądu. Sprzyjała ich powstaniu indywidualność fizjograficzna krain nadbałtyckich, ciągnących się wzdłuż południowych wybrzeży, i naturalne przeszkody utrudniające związek z krainami wewnętrznymi: puszcze leśne, jeziora, moczary.

Ale to geograficzne uwarunkowanie nie gwarantowało im trwałości w przypadku sąsiedztwa z silnym i ekspansywnym państwem wewnętrznym.

Przykładu na to dostarczają dzieje Brandenburgii i Polski. Brandenburgia, zawiązek późniejszej potęgi pruskiej, była aż do pokoju westfalskiego 1648 r. państwem czysto wewnętrznym. Barierę odcinającą ją od morza tworzyły terytoria księstw meklemburskich i pomorskich; ich ziemie, leżące w pasie nadbałtyckich pojezierzy, wyróżniają się hipsometrią i morfologią od reszty niemieckiego niżu.

Stosunek tych krain do zaklęsłego obszaru Marchii Brandenburskiej przypomina w sferze Polski stosunek pojezierza kaszubskiego i mazurskiego (Pomorze Gdańskie — Prusy Wsch.) do wewnętrznych nizin: wielkopolskiej i mazowieckiej.

I tu na tle podobnych różnic geograficznych powstały bariery nadmorskie.

Ale różnice te okazały się zbyt podrzędnymi, by zapewnić stałą polityczną odrębność krain nadbrzeżnych przy silniejszym naporze z wnętrza lądu. Brandenburgia za Wielkiego Kurfürsta opanowała Księstwo Pomorskie, — Polska, wzmocniona w XV w. unią z Litwą, odzyskała Pomorze Gdańskie a potem rozciągnęła suwerenną władzę nad Księstwem Pruskim.

Podobnie wschodnio-bałtyckie prowincje szwedzkie stały się w XVIII w. łupem przyległej Rosji.

Częstsze były w obszarze bałtyckim bariery „niezupełne". Dzisiaj ten tylko typ jest tu reprezentowany, i to głównie w postaci samodzielnych państw autochtonicznych, jakimi są: Litwa, Łotwa, Estonia i Finlandia. Jeśli pominiemy mały obszar W. M. Gdańska, pozostającego pod zarządem Ligi Narodów, to jedynie Prusy Wsch. reprezentują obecnie barierę politycznie niesamodzielną, eksklawę Niemiec o allochtonicznej genezie.

BARIERY ALLOCHTONICZNE TYPU KOLONIALNEGO

W przeszłości częste były bariery allochtoniczne. Z nich tylko posiadłości Zakonu Niemieckiego miały charakter samodzielnego państwa. Inne były barierami niesamodzielnymi, przeważnie typu kolonialnego, tj. częściami większych organizmów państwowych, z którymi terytorialnie się nie stykały.

Najczęściej ich obszar macierzysty leżał na przeciwległym wybrzeżu morza. Dania dzierżyła od XII — XVII wieku południowy cypel Szwecji (Skania i Hallandia), w XII i XIII w. część wybrzeża pomorskiego z przyległą Rugią, w XIII—XIV w. posiadała Estonię. Szwecja w XVII w. rozciągała swe posiadłości na wschodnim wybrzeżu Bałtyku od Inflant po Finlandię, którą dzierżyła od XIV w. aż do r. 1809, nadto władała w XVII—XIX w. (do r. 1815) częścią Pomorza.

Jest rzeczą charakterystyczną, że takie „kolonialne" bariery przeciwbrzeżne wytworzyła tylko Szwecja i Dania: państwa położone na półwyspach, silniej z morzem związane — a nie Niemcy, Rosja i Polska, stykające się wprawdzie z morzem, ale w istocie kontynentalne.

Rzadszy był typ bariery niesamodzielnej, jednostronnie oskrzydlającej. Reprezentował go wobec Niemiec w XIII w. wspomniany wyżej pas krótkotrwałych zdobyczy duńskich wzdłuż południowego brzegu Bałtyku, zaś od pierwszego rozbioru Polski (1772) przez ciąg XIX w. aż do wojny światowej wschodnie Pomorze i Prusy Wsch. w stosunku do Cesarstwa Rosyjskiego.

Niesamodzielne bariery nadmorskie typu przeciwbrzeżnego zniknęły w zupełności z mapy obszarów bałtyckich. Ich związek z metropolią okazał się słabszym, niż tendencja opanowania wybrzeży ze strony państw sąsiadujących wewnętrznych w okresie ich politycznej siły. Szwecja w XVII w. zepchnęła Danię z Półwyspu Skandynawskiego, Rosja zlikwidowała w XVIII w. posiadłości Szwecji na wschodnich brzegach Bałtyku, Niemcy zajęły ostatecznie w r. 1815 Pomorze szwedzkie.

Był to los barier allochtonicznych w ogóle — także i tych, które stanowiły samodzielne politycznie terytoria, jak ziemie Zakonu Niemieckiego, którego potęga złamana została w XV w. przez napierającą ku morzu Polskę.

WSPÓŁCZESNE BARIERY AUTOCHTONICZNE

Likwidacja południowo- i wschodnio-bałtyckich barier nadmorskich na korzyść przyległych państw kontynentalnych nie była definitywna. Dalsza ewolucja historyczna powołała bariery z powrotem do życia, choć w zmienionym charakterze. W tej samej strefie nadbałtyckich krain, w której rozciągały się poprzednio bariery allochtoniczne, przeważnie przeciwbrzeżne, ukazują się w związku z okresami osłabienia politycznego państw wewnętrznych nowe nadmorskie bariery, ale o autochtonicznym typie. Nie indywidualność geograficzna zdecydowała o ich powstaniu (straciła ona z czasem znaczenie), lecz odrębność etniczna w stosunku do obszarów wewnętrznych.

Gdzie na pobrzeżu mieszka ten sam lud, co w sąsiednim wnętrzu lądu, tam nie wytworzyły się nowe bariery nadmorskie. Odkąd ludność pojezierzy meklemburskich i zachodniego Pomorza uległa zupełnemu zniemczeniu, nadbrzeżne te krainy stały się trwałym składnikiem przyległych Niemiec. Wschodnia część pojezierza pomorskiego, na której utrzymała się pierwotna ludność kaszubsko-polska, weszła ostatecznie w skład odrodzonej Polski. Tu więc bariery znikły — zdecydowała o tym wspólnota etniczna obszaru nadbrzeżnego z sąsiednim wnętrzem lądu.

Gdzie natomiast krainy nadbrzeżne zamieszkuje ludność inna niż w przyległym wnętrzu lądu, tam nastąpiło wyodrębnienie polityczne tych krain: wytworzyły one nowe bariery o autochtonicznym typie. Terytoria wschodnio-bałtyckie zamieszkałe przez Finów, Estów, Łotyszów, Litwinów, które w ciągu XVIII w. zagarnęła przyległa Rosja, zyskując przez to szeroki front morski, usamodzielniają się po wojnie światowej i jako niezależne państwa reprezentują wobec terytorium Z. S. R. R. bariery autochtoniczne samodzielne. Historyczne wpływy niemieckie w dawnych posiadłościach Zakonu Teutońskiego (poza Prusami Wsch.), szwedzkie w Finlandii, polskie na Litwie pozostawiły w tych krajach wyraźne i trwałe ślady wynikłe z wiekowej przewagi politycznej i kulturalnej oraz ekonomicznej, ale zarówno one, jak i późniejsze rządy Rosji

nie doprowadziły do wynarodowienia żywiołów autochtonicznych. Ludność rdzenna zachowała stanowisko większości, utrzymała własny język w warstwach ludowych, a po obudzeniu i rozwinięciu narodowego uświadomienia w XIX w. zdecydowała o odrębności politycznej tych krain, oderwaniu ich od Rosji w formie samodzielnych barier.

Inne są podstawy odrębności politycznej Prus Wsch. w stosunku do wnętrza lądu (Polski). I tu decydującą rolę odegrała odrębność składu ludności, mianowicie istnienie niemieckiej większości mieszkańców. Ale większość ta nie była pierwotna: wytworzona ona została po wytępieniu autochtonicznych Prusaków drogą niemieckiej kolonizacji kraju, której wynaradawiany element mazurski (polski) na południu nie zdołał zrównoważyć. Śladem „kolonialnej" genezy tej wschodnio-pruskiej bariery jest jej politycznie niesamodzielny charakter, będący wyjątkiem i niejako anachronizmem wśród obecnych barierowych obszarów bałtyckich.

Jako kolonia osadnicza niemiecka, założona w obcym kraju bez terytorialnego związku z krajem macierzystym (a nie na jego bezpośredniej peryferii), stały się Prusy Wsch. eksklawą Niemiec, oddzieloną od nich obszarem nie tylko politycznie, lecz i etnicznie obcym — Pomorzem polskim. Zresztą były tą eksklawą od początku istnienia Księstwa Pruskiego aż do rozbioru Polski.

Wyjątkowy i ze stanowiska geopolitycznego wręcz absurdalny rodzaj bariery nadmorskiej, tzw. „tampon ujściowy", tworzy terytorium W. M. Gdańska. Odcina on od Polski ujście jej głównej rzeki, Wisły, która od samych źródeł płynie przez obszar polski, pozbawia Polskę jedynego naturalnego portu. Wyłącznym motywem wyodrębnienia politycznego Gdańska od Polski jest jego odrębność etniczna. U podstaw jej leży dokonane przez Krzyżaków wytępienie ludności miejscowej kaszubsko-polskiej („rzeź gdańska" 1308 r.) i utrwalenie odtąd większości niemieckiej w mieście i okolicy. Przypomnieć jednak należy, że mimo istnienia tej większości Gdańsk do r. 1793 wchodził w skład państwa polskiego i bronił się orężnie przed zajęciem przez Prusy. Zarówno w przeszłości, jak i obecnie związany jest Gdańsk gospodarczo najściślej z obszarem Polski.

EWOLUCJA HISTORYCZNA BARIER NADMORSKICH W OBSZARZE BAŁTYCKIM

W dziejach obszaru bałtyckiego w ciągu ostatniego tysiąclecia stwierdzić można kilka etapów rozwoju zjawiska barier nadmorskich. Były ona następujące:

I. Początkowo odcinały wnętrze lądu od Bałtyku nadbrzeżne krainy władane przez niepodległe plemiona autochtoniczne (Obotryci, Lutycy, Pomorzanie, Prusowie, Żmudzini, Kurowie, Liwowie, Estowie i in.). Podstawą samodzielności ich dzierżaw była trudność dostępu od wnętrza lądu, powodowana cechami fizjograficznymi tych krain, oraz słabe jeszcze parcie ku morzu ze strony państw odciętych. Podbił wprawdzie ziemie Obotrytów i Lutyków Karol Wielki, a Pomorze już za Mieszka I wchodziło w skład państwa polskiego, niemniej trwały i tam nadal autochtoniczne księstwa, których utrzymanie w pełnej i stałej zależności nie było łatwe.

Był to więc okres pierwotnych barier nadmorskich autochtonicznych.

II. Nastąpił proces opanowywania krain nadbrzeżnych od strony morza przez państwa zachodnio-bałtyckie, obyte z morzem i żeglugą (Dania, Szwecja), oraz ekonomiczna i terytorialno-polityczna ekspansja żywiołu niemieckiego wzdłuż brzegów Bałtyku (Hanza, Zakon Teutoński).

Był to przejściowy okres barier kolonialnego typu.

III. Dalszy rozwój zaznacza się aktywnością państw circumbałtyckich wewnętrznych, skierowaną ku oparciu granic o wybrzeża i zyskaniu pełnego dostępu do Bałtyku. „Kolonie" nadbrzeżne opanowane zostają przez przyległe państwa.

Jest to okres likwidacji barier na korzyść państw odciętych.

IV. Z kolei w związku z momentami osłabienia poszczególnych państw nadbałtyckich wyodrębniają się na ich obwodzie nadmorskie bariery, przeważnie w postaci niewielkich (z wyjątkiem Finlandii) państw niezależnych. Są one warunkowane etniczną odrębnością krain nadbrzeżnych w stosunku do wnętrza lądu i zbudzeniem narodowej samowiedzy u zamieszkujących je ludów (Litwini, Łotysze, Estowie, Finowie). Gdzie odrębności tej nie ma, jak na obecnych wybrzeżach Szwecji, Niemiec i Polski, tam nie odnowiły się bariery. Niesamodzielną barierę reprezentują jedynie Prusy Wsch. na skutek wtórnie osiągniętej (w związku z okresem drugim) wspólnoty charakteru etnicznego z Niemcami, których pozostają eksklawą.

Jest to więc okres barier przeważnie samodzielnych, autochtonicznych.

Oczywistą jest rzeczą, że wyróżnione etapy rozwojowe nie na całym obszarze bałtyckich wybrzeży osiągane były równocześnie, i że w obszarach, w których ta sama ludność zamieszkuje na wybrzeżu i we wnętrzu lądu, ewolucja kończyła się na stadium trzecim — likwidacji barier.

Rozpatrując przedstawiony wyżej przebieg przeobrażeń terytorialno-politycznych w obszarze bałtyckim, stwierdzamy, że dotychczasowa ewolucja zjawiska barier nadmorskich

ma tu charakter cykliczny. Stadium czwarte, końcowe, podobne jest do stadium pierwszego, wyjściowego — dla obydwóch charakterystyczna jest przewaga barier nadmorskich autochtonicznych, samodzielnych.

Nie wynika z tego bynajmniej, by ewolucję tę uważać za skończoną, a stan obecny za definitywnie ustalony. Pod uwagę wziąć bowiem należy następujące okoliczności:

1. Obecne bariery nadmorskie samodzielne powstały w następstwie osłabienia państw wewnętrznych, a więc w warunkach szczególnie sprzyjających. I tak: bariera pruska, stanowiąca w XVI—XVII w. polskie lenno, zyskała niepodległość w czasie osłabienia Polski po najeździe szwedzkim (pokój w Oliwie 1660 r.), utrwalona zaś została przez rozbiór państwa polskiego; Litwa, Łotwa, Estonia, Finlandia odpadły od Rosji i utworzyły samodzielne bariery po wojnie światowej i rewolucji bolszewickiej, która Rosję zewnętrznie osłabiła. Układ sił korzystny dla istnienia tych barier nie musi być jednak stały.
2. Podstawą istnienia obecnych barier samodzielnych jest moment narodowościowy. Czy zasada narodowościowa zachowa i w przyszłości decydujące znaczenie w kształtowaniu stosunków terytorialno-politycznych, nie można przesądzać.
3. Parcie ku morzu ze strony państw odciętych barierami jest zjawiskiem trwałym, o tendencji historycznej raczej rosnącej. Zyskuje ono na nasileniu wobec współczesnej roli żeglugi i handlu morskiego dla gospodarczego życia i zwiększonej wobec tego wartości swobodnego dostępu do morza.

Z powyższymi względami liczyć się trzeba chcąc ocenić trwałość barier nadbałtyckich.

Bariery nadmorskie są zjawiskiem, z którego istnieniem wiążą się tendencje terytorialnej ekspansji przeciw nim skierowanej ze strony państw odciętych. Tendencje te mogą być czasowo utajone i nieaktywne, ale prawdopodobieństwo napięć i tarć na ich tle istnieje stale i musi być brane pod uwagę. I dlatego obecnego obrazu barier nadmorskich w obszarze bałtyckim nie można uważać za odpowiadający stanowi stałej równowagi. Objawów tarć świadczących o braku tej równowagi nie brak już dzisiaj.

NIKOLAS KAASIK (Tartu)

KLAUZULA BAŁTYCKA W TRAKTATACH HANDLOWYCH

I

POCHODZENIE KLAUZULI BAŁTYCKIEJ

Państwa bałtyckie przyjęły jako podstawę swych stosunków gospodarczych od czasu zdobycia niepodległości i nawiązania pierwszych umów handlowych z innymi państwami klauzulę największego uprzywilejowania. Ale równocześnie starały się ograniczyć jej stosowanie przez specjalne zastrzeżenia, pozwalające za wzajemną zgodą na lokalne odstępstwa. Takie zastrzeżenie przyjmuje postać klauzuli bałtyckiej i stwarza dość rozpowszechniony w dzisiejszych czasach system przywilejów miejscowych. Charakterem prawnym i konsekwencjami polityczno - gospodarczymi takich systemów zajmowali się znawcy międzynarodowego prawa ekonomicznego, jednak nikt dotąd nie zbadał najmłodszej z nich i najmniej skrystalizowanej klauzuli bałtyckiej. Toteż istnieje dziś dość duża rozbieżność w poglądach zarówno na jej znaczenie prawne jak i rolę polityczno-gospodarczą. Zbadanie tych spraw jest tym bardziej pożądane, że stworzona naprędce klauzula bałtycka napotkała na trudności przy wprowadzaniu do międzynarodowego prawa handlowego i ulegała częstym przeróbkom. Dzisiaj przybrała ona mniej więcej ostateczną postać, dosyć zresztą skomplikowaną pod względem prawnym i mającą kilka różnych aspektów. Klauzula ta nie stwarza sytuacji prawnych, jednakowych dla wszystkich, lecz raczej różnicuje i powołuje do życia kilka odrębnych systemów gospodarczych.

Początków klauzuli bałtyckiej należy szukać w niespokojnych czasach, gdy młode republiki bałtyckie walczyły jeszcze o niepodległość. Te lata walk przekazały nam jednak tylko niejasne pomysły — raczej nadzieje niż programy ekonomiczne. Sprawa współpracy gospodarczej państw bałtyckich widniała wprawdzie w programie zjazdu w Bulduri, lecz została odłożona bez żadnych wyników. Wszakże trzeba stwierdzić, że na konferencji tej była mowa o zróżnicowaniu państw bałtyckich jako odrębnego systemu ekonomicznego, mimo że ostateczne sprawozdanie nic o tym nie wspomina.

Traktaty pokojowe republik bałtyckich z Rosją niewiele nam pod tym względem mogą powiedzieć. Najstarszy z nich, zawarty w Tartu między Estonią a Rosją, jest w sprawach gospodarczych dość powściągliwy. Przekazuje on uregulowanie ich przyszłej umowie handlowej, zarysowując jedynie jej wytyczne w paragrafach 2 i 4 artykułu XVI. Zasadami, na których ma się oprzeć owa umowa, są: największe uprzywilejowanie, swoboda tranzytu, traktowanie narodowe w sprawie ustanawiania cen transportu tranzytowego. Zasady te miały obowiązywać w stosunkach handlowych między obu krajami aż do zawarcia projektowanej umowy handlowej. Jednak paragraf 4 artykułu XVI dorzuca: „Wysokie Strony zawierające umowę nie będą domagać się korzyści przyznanych przez jedną z nich trzeciemu krajowi, z którym jest związana unią celną lub jakąkolwiek inną“. Formuła ta, chociaż ma pozory zwykłego zastrzeżenia, posiada znaczenie ogólniejsze, gdyż uwzględnia obok unii celnej również wszelkie inne unie, które mogą mieć charakter zarówno ekonomiczny, jak i polityczny. Można nawet powiedzieć, że postanowienie to kładzie główny nacisk na unię lub przymierze polityczne, rząd estoński bowiem miał na myśli unię bałtycką w takiej postaci, w jakiej zarysowała się ona ówczesnym dyplomatom. Jednak mimo, że mamy tu wyraźne odstępstwo od klauzuli największego uprzywilejowania, nie możemy w traktacie pokojowym zawartym w Tartu 2 lutego 1920 r. dopatrywać się formalnego zawiązku klauzuli bałtyckiej. Wspomniane postanowienie było raczej wyrazem przezorności wobec nieokreślonych a nawet nieprzewidzianych możliwości. Nie miało ono konkretnej treści ani pozytywnego znaczenia — koniecznych do utworzenia klauzuli regionalnej.

Traktaty pokojowe, zawarte z Rosją kolejno przez Finlandię, Łotwę i Litwę, potwierdzają ze swej strony ten wniosek. Wymieniają one klauzulę największego uprzywilejowania jako podstawę przyszłych stosunków gospodarczych, lecz nie przewidują wyjątków. Nie pozostaje więc nic innego, jak stwierdzić, że w roku 1920 klauzula bałtycka jeszcze nie występuje w tekstach, jeszcze się nie narodziła. Trzeba z tego wyciągnąć bardzo ważny wniosek: klauzula ta nie wywodzi się ani z dawnej przynależności do rosyjskiej jedni gospodarczej, ani z potrzeby utrzymania z Rosją pewnej łączności ekonomicznej.

Po zawarciu traktatów pokojowych państwa bałtyckie poczęły nawiązywać stosunki i umowy gospodarcze. I tym razem początek zrobiła Estonia, która pierwszy układ handlowy zawarła z Wielką Brytanią. Była to umowa tymczasowa i polegała na zwykłej wymianie not w końcu roku 1920, a opierała się całkowicie na traktowaniu największego uprzywilejowania, bez żadnych ograniczeń. Żadne zastrzeżenie nie zapewnia korzyści i przywilejów innym państwom bałtyckim, nie ma więc ani śladu klauzuli bałtyckiej.

W roku 1921 zawarły umowę handlową Estonia i Finlandia, związane węzłami krwi i wieloletniej przyjaźni. Przyznały one sobie wzajemnie znaczne korzyści, będące odbiciem niezwykle przyjacielskich stosunków i dające się zrozumieć dopiero w świetle tradycyjnego układu spraw politycznych i ekonomicznych między obu krajami. Od początku rokowań te obustronne korzyści były uważane za wyjątkowe i art. XVIII traktatu mówi zupełnie wyraźnie:

„Dwie zawierające umowę strony oświadczają, że zapewnione w tym traktacie korzyści i przywileje, zwłaszcza obniżenie ceł, nie będą w żadnym wypadku i na żadnych warunkach rozszerzone na inne państwa w myśl umów zawierających klauzulę największego uprzywilejowania i zobowiązują się wzajemnie do uwzględniania tego artykułu przy zawieraniu jakichkolwiek umów międzynarodowych".

Dopiero w tym zastrzeżeniu leży punkt wyjścia klauzuli bałtyckiej. Przewidywało ono system przywilejów czyniący wyłom w klauzuli największego uprzywilejowania i wprowadzony przez umowę celną. Stworzenie takiego systemu było usprawiedliwione wyjątkowymi stosunkami między obu państwami, a usprawiedliwienie to było niewątpliwie potrzebne ze względu na sprzeciwy innych państw.

Artykuł XVIII umowy estońsko-fińskiej wskazuje również drogę do realizacji tego systemu uprzywilejowania: w przyszłych traktatach międzynarodowych należy uzyskać zgodę innych państw na poczynione wyjątki. W ten sposób wprowadzono umowę zobowiązującą do ograniczenia klauzuli największego uprzywilejowania — umowę obustronną, ciążącą na obu zawierających ją państwach.

Z kolei trzeba było skłonić inne państwa do uznania tego ograniczenia. Należało przede wszystkim usunąć rażącą sprzeczność między nieograniczonym zakresem klauzuli największego uprzywilejowania w umowie angielsko-estońskiej a wyraźnym ograniczeniem jej przez umowę estońsko-finlandzką. Ponieważ klauzula ta była przyjęta w umowie angielsko-estońskiej obustronnie, więc Estonii prawnie wolno było ją zmienić tylko pod groźbą utraty korzyści, płynących dla niej z przestrzegania klauzuli przez Wielką Brytanię. Na szczęście nie było potrzeby uciekania się do tej nieprzyjemnej metody, bowiem Wielka Brytania w specjalnej nocie zgodziła się nie żądać dla siebie korzyści zapewnionych przez Estonię Finlandii, pod warunkiem, że nie będą one rozszerzone na inne państwa. Po uzyskaniu zgody Wielkiej Brytanii umowa estońsko-finlandzka, zawarta w październiku 1921 r., została zatwierdzona przez Estonię w czerwcu 1922 r.

Zgoda Wielkiej Brytanii posiadała wyjątkowe znaczenie. Ponieważ państwa bałtyckie nie miały jeszcze umów handlowych z innymi państwami, a obowiązująca wstecz zgoda Wielkiej Brytanii rozwiązała Estonii ręce, więc wszystkie one były wolne i mogły w przyszłych rokowaniach domagać się uznania już ustanowionych lub przewidywanych systemów uprzywilejowania. W dodatku zgoda brytyjska mogła w tych rokowaniach stanowić dla państw bałtyckich potężny argument, że ich wzajemne uprzywilejowania zostały już w zasadzie przyjęte przez jedno z największych mocarstw świata.

Następnym etapem ewolucji klauzuli bałtyckiej była umowa francusko-estońska z 7 stycznia 1922 roku. W XII artykule tej umowy Francja nie bez wahania zobowiązywała się nie rościć sobie praw do ciągnięcia korzyści z wszelkich przywilejów celnych lub jakichkolwiek innych ułatwień, jakie Estonia mogła przyznać Łotwie i Finlandii. Ten warunek bierze pod uwagę nie tylko wyjątkowe korzyści, jakie dawał Finlandii traktat estońsko-finlandzki, lecz również rozszerzenie systemu uprzywilejowania na Łotwę, zapewniając Estonii zupełną swobodę w rokowaniach z tym krajem. Klauzula bałtycka w umowie francusko-estońskiej nie ograniczała się więc tylko do usprawnienia już przyrzeczonych korzyści, lecz zabezpieczała i na przyszłość.

W październiku 1922 r. Łotwa zawarła swą pierwszą umowę handlową — z Czechosłowacją. Klauzula bałtycka została tu wykorzystana w całej rozciągłości. Łotwa nie tylko zastrzega sobie w niej szczególne przywileje dla Estonii, Finlandii i Litwy, lecz roz-

szerza je także i na Rosję. W ten sposób klauzula bałtycka przestała być wyłącznie bałtycką, a stała się bałtycko-rosyjską.

Pierwszym zawartym przez Litwę traktatem handlowym był traktat z Wielką Brytanią z czerwca 1922 r. Traktat ten nie zawierał jeszcze klauzuli bałtyckiej. Lecz już w roku 1923 Litwa w umowie z Niemcami, a zwłaszcza w swych umowach z państwami skandynawskimi zastrzega sobie prawa przyznawania wyjątkowych przywilejów Estonii, Finlandii bądź Łotwie, lub wszystkim tym trzem krajom. Od tego czasu Litwa posługuje się klauzulą bałtycką w swych układach handlowych.

Postać klauzuli bałtyckiej w traktatach handlowych Finlandii jest zupełnie inna. W swych pierwszych traktatach, na przykład z Francją, Finlandia zastrzegła sobie przywileje, przyznane Estonii.

Również i Rosja nie stosuje klauzuli bałtyckiej regularnie. Bądź zawierane przez nią traktaty w ogóle jej nie posiadają, bądź rezerwują specjalne przywileje nadane w umowach, które Rosja zawarła lub mogłaby zawrzeć w przyszłości z państwami wchodzącymi 1 sierpnia 1914 r. w skład dawnego Cesarstwa Rosyjskiego, a więc z Finlandią, Estonią, Łotwą i Litwą. Taka jest chociażby formuła zastrzeżenia użyta przez Rosję w jej traktacie z Norwegią w roku 1925.

Można przeto powiedzieć, że klauzula bałtycka, zapoczątkowana w r. 1921 przez układy handlowe Estonii, jest zrazu dość ogólnikowa a swą postać dzisiejszą przybiera w r. 1922 i zwłaszcza w r. 1923. Od tego czasu staje się nieodzownym punktem traktatów zawieranych przez Estonię, Łotwę i Litwę, podczas gdy Finlandia i Rosja są bardziej ostrożne i powstrzymują się od wejścia do stwarzanej przez nią wspólnoty gospodarczej.

Chociaż rokowania estońskie w związku z wprowadzeniem klauzuli bałtyckiej do umów handlowych były nader trudne i chociaż opór państw trzecich przeciw stwarzaniu miejscowego systemu przywilejów był nieraz dość silny, państwom bałtyckim udawało się bronić swej wspólnej sprawy zbiorowym działaniem. Niewątpliwie fakt, że wchodziły one do europejskiego życia gospodarczego jako nowi członkowie i że miały zupełną swobodę w wyborze swej polityki ekonomicznej, sprzyjał wydatnie wprowadzeniu klauzuli bałtyckiej do systemu ich umów. Z drugiej strony wspólny los historyczny i polityczny państw bałtyckich, ich jednoczesne pojawienie się na widowni politycznej w charakterze państw niepodległych, a także fakt, że były one zawsze traktowane łącznie, przyczyniły się do zrozumienia idei istnienia między nimi wyjątkowych stosunków gospodarczych. Stosunki takie istniały zresztą rzeczywiście. Od tego pozostawało zrobić już tylko jeden krok do uznania specjalnego systemu, odpowiadającego dawniej istniejącemu stanowi rzeczy. Krokiem tym było uznanie klauzuli bałtyckiej przez mocarstwa.

II

REDAKCJA KLAUZULI BAŁTYCKIEJ

Redakcja klauzuli bałtyckiej, formuła ujmująca odchylenie od klauzuli największego uprzywilejowania w przepis prawny, nie jest jeszcze ostatecznie ustalona. Państwa bałtyckie posługiwały się w swych układach handlowych różnymi redakcjami. Można to wyjaśnić w pewnym stopniu przez fakt, że powstanie i szybka ewolucja klauzuli bałtyckiej musiały prowadzić do wahań tekstu, tym bardziej, że opracowywano ją równocześnie a niezależnie od siebie w kancelariach trzech państw.

Dziś jednak nadszedł czas, by ustalić tekst wspólny dla wszystkich trzech państw, wzorzec klauzuli bałtyckiej. Następująca redakcja wydaje się najpoprawniejszą i najbardziej zgodną z politycznym i ekonomicznym duchem klauzuli:

„Ulgi celne, udogodnienia i przywileje, które... (nazwa państwa) przyznała lub może przyznać jednemu z następujących państw bałtyckich (spis tych państw) lub wszystkim na podstawie specjalnych umów, nie mogą być uważane za pogwałcenie zasady największego uprzywilejowania dopóty, dopóki korzyści te nie będą nadane żadnemu państwu trzeciemu. To samo odnosi się do przywilejów, jakie... (nazwa państwa) mogłaby przyznać Z.S.R.R. na mocy specjalnych umów lub układów celnych".

III

ZAKRES KLAUZULI BAŁTYCKIEJ

Klauzula bałtycka zapewnia niektórym państwom korzyści niedostępne dla innych państw z powodu klauzuli największego uprzywilejowania. Ze względu na to, że chodzi tu o odstępstwo od zasady powszechnie stosowanej, klauzula bałtycka winna wyraźnie

wskazywać korzystające z niej państwa. Powinna ona określać obszar, w którym się ją stosuje, i wymieniać państwa, których wyjątkowe stosunki wymagają ustanowienia specjalnego systemu gospodarczego.

Z tego punktu widzenia klauzula bałtycka nie ma jednakowego zastosowania. Ma ona podmioty czynne i bierne. Podmiotami czynnymi są te państwa, które na mocy tej klauzuli nadają przywileje, podmiotami biernymi, te, które korzystają z przywilejów przyznanych przez podmioty czynne. W klauzuli bałtyckiej podmioty czynne nie są, jak można by się spodziewać, te same, co podmioty bierne. Zarówno czynne, jak i bierne są tylko następujące państwa: Estonia, Łotwa i Litwa. Klauzula wiąże je w pewną całość. Tworzą one jak gdyby jej ośrodek.

Położenie Finlandii jest bardziej skomplikowane. Estonia, Łotwa i Litwa zastrzegają sobie klauzulą bałtycką przywileje, jakie mogłyby jej nadać w przyszłości, lecz Finlandia rezerwuje je tylko dla Estonii. Próba zupełnego wykorzystania klauzuli bałtyckiej w traktacie z Wielką Brytanią nie dała spodziewanych wyników i nie była powtarzana. To dowodzi, że Finlandia nie chce opierać swych stosunków ekonomicznych na klauzuli bałtyckiej i woli pozostać na zewnątrz stwarzanego przez nią systemu. Dlatego też nie można *sensu stricto* uważać Finlandii za uczestniczkę klauzuli bałtyckiej, gdyż pozostaje ona na obwodzie objętej klauzulą grupy i jest z nią związana jeno pośrednio swymi tradycyjnymi stosunkami z Estonią.

Jeśli chodzi o Rosję, jest ona z pewnością i czynnym i biernym przedmiotem klauzuli. Państwa bałtyckie, z wyjątkiem Finlandii, rezerwują zawsze dla Rosji przyznane przywileje, ona zaś ze swej strony zapewnia ulgi gospodarcze państwom, których ziemie należały przed 1 sierpnia 1914 roku do Cesarstwa Rosyjskiego, a więc wszystkim krajom bałtyckim wraz z Finlandią. Lecz mimo wszystko rola Rosji w uprzywilejowanym systemie bałtyckim nie jest analogiczna do ról Estonii, Łotwy i Litwy. Rosja pozostaje poza jego obrębem. Istnieją słuszne powody do mówienia o klauzuli bałtycko-rosyjskiej, odrębnej od właściwej klauzuli bałtyckiej. Ta klauzula bałtycko-rosyjska jest odbiciem specjalnych stosunków sąsiedzkich, wypływających częściowo ze swoistego charakteru systemu gospodarczego Z. S. R. R., częściowo z raczej powściągliwej skłonności do zacieśniania ekonomicznych więzów. W praktyce można stwierdzić, że ewolucja klauzuli bałtycko-rosyjskiej idzie zupełnie inną drogą, niż ewolucja klauzuli bałtyckiej. Podczas gdy klauzula bałtycko-rosyjska pozostała mniej lub więcej jałowa, klauzula bałtycka okazała się pełną życia i jest wyrazem polityki ekonomicznej posiadającej pierwszorzędną wagę dla trzech zainteresowanych państw.

Ostatnio i Polska, chcąc ożywić stosunki handlowe z państwami bałtyckimi, zaczęła wprowadzać klauzulę bałtycką do swych umów handlowych. Odpowiednią do tego okazją było wprowadzenie w życie w październiku 1933 r. nowej taryfy przywozowej, która wymagała zmian w dawnych układach. Wypowiedzenie traktatów i rokowania w celu zawarcia nowych nastręczyły rządowi polskiemu możliwość techniczną i prawną zastosowania klauzuli bałtyckiej w umowach handlowych i skłonienia innych państw do uznania tego wyjątku. Dzięki temu klauzula widnieje już w układach zawartych z Hiszpanią, Portugalią, Czechosłowacją, Austrią, Indiami brytyjskimi, Egiptem i Chinami. Celem tej polityki jest zacieśnienie stosunków handlowych z krajami bałtyckimi na podstawie traktowania uprzywilejowanego.

Warto przy okazji wspomnieć o mało znanym wydarzeniu, jakie miało miejsce przy zawieraniu w roku 1927 polsko-estońskiego układu handlowego. Traktat zawierał mianowicie zastrzeżenie, na mocy którego zasada największego uprzywilejowania nie miała się stosować „do ulg specjalnych, przyznanych lub mających być przyznanymi przez jedną ze stron Litwie“. Jeśli chodzi o Estonię, była to tylko zmieniona redakcja klauzuli bałtyckiej, gdyż przywileje przyznane Łotwie i Finlandii zostały zapewnione już w poprzedniej umowie. Ze strony Polski chodziło o gotowość przyznania w jakiejś nieokreślonej przyszłości pewnych przywilejów Litwie. Wobec braku stosunków handlowych między Polską a Litwą zastrzeżenie to miało pozostać na papierze i mogłoby być wcielone w życie jedynie w razie pogodzenia się tych dwóch państw. Nie zawierało więc ono nic zaczepnego. Litwa jednakże wystąpiła do rządu estońskiego z protestem dyplomatycznym, który zmusił Estonię do zmiany redakcji klauzuli bałtyckiej, przeprowadzonej w dodatkowym protokóle z roku 1929. Wspomniane zastrzeżenie zostało przekreślone, klauzula bałtycka przyjęła swą zwykłą postać, a Polska zrezygnowała z możliwości nadania Litwie specjalnych przywilejów w razie unormowania stosunków.

Tak przedstawia się pierwsza polska próba zbliżenia do państw bałtyckich. Dzisiaj dążność ta wyraża się we wprowadzaniu klauzuli bałtyckiej do układów handlowych. Lecz prawna sytuacja Polski wobec klauzuli jest mimo to swoista i jest poniekąd odwrotnością sytuacji Finlandii. Ta ostatnia, jak widzieliśmy, jest członkiem biernym klauzuli bałtyckiej i może korzystać z uprawnień wyjątkowych ze strony Łotwy i Litwy (Estonia zajmuje tu pozycję specjalną), nie mogąc ich udzielać ze swej strony. Polska zaś zastrzega sobie prawo nadawania przywilejów państwom bałtyc-

kim, podczas gdy one nie mogą układać swych stosunków handlowych z Polską na podstawie uprzywilejowania. Wzajemność systemu uprzywilejowania mogłaby być zrealizowana praktycznie i prawnie tylko wtedy, gdyby państwa bałtyckie wprowadziły do swych umów handlowych zastrzeżenia dotyczące przyznawanych Polsce uprawnień. W tym wypadku nasuwałaby się kwestia rozszerzenia klauzuli bałtyckiej w ten sposób, aby obejmowała ona Polskę na równych prawach z pozostałymi uczestnikami. I tak nowe dążności polskiej polityki ekonomicznej stwarzają nowe zagadnienia, których rozwiązanie będzie miało wyjątkowe znaczenie dla gospodarczej i prawnej przyszłości klauzuli bałtyckiej.

IV

PRAWNA DONIOSŁOŚĆ KLAUZULI BAŁTYCKIEJ

Aby określić prawną doniosłość klauzuli bałtyckiej, trzeba ocenić prawne skutki, jakie pociągnęła ona za sobą w stosunkach gospodarczych różnych państw. Przede wszystkim należy stwierdzić, że jest ona wyjątkiem od klauzuli największego uprzywilejowania. Na szerokim polu zastosowania tej klauzuli o powszechnej doniosłości, klauzula bałtycka, jak każda inna umowa o regionalnym zasięgu, stwarza z pewnej ilości państw obszar, gdzie klauzula największego uprzywilejowania nie ma już zastosowania, a należące do tego obszaru państwa mają prawo i możliwości stwarzania sytuacji wyjątkowych, usprawiedliwionych przez istniejące między nimi swoiste więzy. Klauzula bałtycka dotyczy wobec tego dwóch kategorii państw: takich, które korzystają ze szczególnych przywilejów — w danym wypadku Estonia, Łotwa i Litwa, a poniekąd i Finlandia; oraz takich, które są pozbawione tych wyjątkowych przywilejów, lecz które na mocy klauzuli największego uprzywilejowania musiałyby je posiadać. Innymi słowy, klauzula pozwala pewnym państwom otaczać szczególnymi względami swe stosunki gospodarcze z jednymi państwami, podczas gdy innym korzystanie z takich względów uniemożliwia. Toteż można rozróżnić dwojakie jej skutki: w stosunku do państw trzecich działa, jako ograniczenie, ujemnie — gdyż gwałci zasadę handlowego równouprawnienia w postaci klauzuli największego uprzywilejowania i nie pozwala państwom trzecim na wysuwanie zupełnie uprawnionych żądań; w stosunku do państw objętych przez nią działanie jej jest wprost przeciwne, gdyż pozwala im na wzajemne uprzywilejowanie wychodzące poza normy przewidziane przez klauzulę największego uprzywilejowania. Można powiedzieć, że klauzula bałtycka działa zewnętrznie na międzynarodową społeczność państw i wewnętrznie na państwa, które się nią posługują.

Będąc odstępstwem od utartego zwyczaju, klauzula bałtycka zahacza o interesy wszystkich państw, które na podstawie swych układów handlowych korzystają z największego uprzywilejowania. Jak każdy wyjątek, system uprzywilejowania, ustanowiony między państwami bałtyckimi na mocy ich więzów geograficznych, historycznych i częściowo etnicznych, musi być wyraźnie uznany i przyjęty przez wszystkich członków międzynarodowej społeczności. System ten nie może się opierać na zwyczaju, chociaż państwa bałtyckie mogą ze swej strony żądać przyjęcia zasady udzielania przywilejów na podstawie precedensów. Wszystkie zawarte przez państwa bałtyckie traktaty handlowe posiadają klauzulę bałtycką, która jest obecnie uznana przez inne państwa.

Będąc jedynie naruszeniem klauzuli największego uprzywilejowania, klauzula bałtycka działa na zewnątrz tylko jako wyjątek, to znaczy przez dawanie wyjątkowych uprawnień państwom dokładnie określonym i wymienionym w układach handlowych. Z chwilą przyznania tych uprawnień lub niektórych z nich państwu trzeciemu, bariery wzniesione przez klauzulę bałtycką upadają i klauzula największego uprzywilejowania nabiera obowiązującej mocy rozszerzając automatycznie owe uprawnienia na wszystkie obejmowane nią państwa. Pod tym względem redakcja klauzuli bałtyckiej jest zupełnie jasna i nie pozostawia żadnych wątpliwości.

Jeśli przez swe działanie zewnętrzne klauzula bałtycka wyłącza z normalnego zasięgu klauzuli największego uprzywilejowania wzajemne korzyści, jakie sobie zapewniają państwa bałtyckie, to rzecz jasna, że tym samym wiąże ona te państwa w pewną ekonomiczną jedność, nieco luźną, lecz prawnie określoną. Trzeba więc zapytać, jak się układają stosunki gospodarcze wewnątrz grupy tych państw. Odpowiedź na to mogą dać traktaty handlowe zawarte między państwami bałtyckimi, członkami czynnymi i biernymi klauzuli bałtyckiej. Traktaty te, analogiczne pod tym względem, mówią zgodnie, że ulgi przyznane przez jedno państwo bałtyckie innemu państwu bałtyckiemu nie są dostępne dla innych państw bałtyckich lub Finlandii jedynie na podstawie klauzuli największego uprzywilejowania. Na przykład układ estońsko-finlandzki z dnia 11 kwietnia 1931 roku wskazuje, że Finlandia nie będzie żądała dla siebie przywilejów, jakie Estonia nadała lub nada Łotwie czy Litwie. Podobne postanowienia widnieją we wszystkich umowach handlowych zawartych przez państwa bałtyckie między sobą. Z tego wyni-

ka, że klauzula bałtycka ogranicza zastosowanie klauzuli największego uprzywilejowania nie tylko w stosunku do państw trzecich, lecz również w stosunku do innych państw bałtyckich. Ustanowiony przez nią system uprzywilejowania nie odnosi się jednakowo do wszystkich państw bałtyckich. Klauzula indywidualizuje stosunki ekonomiczne tych państw *inter se* i pozwala na istnienie pewnej ilości dwustronnych układów uprzywilejowania, które razem tworzą specjalny system regionalny. Prawnie systemy te są ustanawiane przez układy handlowe między państwami bałtyckimi. Zapewniane przez te układy korzyści mogą być stosowane wyłącznie między zawierającymi umowę stronami i nie przechodzą automatycznie na inne państwa bałtyckie. Toteż można by powiedzieć, że w granicach bałtyckiego systemu uprzywilejowania istnieje szereg systemów specjalnych, ustanowionych przez klauzule: estońsko-finlandzką, estońsko-łotewską, estońsko-litewską, łotewsko-litewską itd. Z tego wynika, że systemy ekonomiczne między państwami bałtyckimi nie są jednakowe: nie ma norm, które by można stosować do wszystkich tych państw bez różnicy.

Aby ocenić prawną doniosłość klauzuli bałtyckiej, należy jeszcze uprzytomnić sobie zakres objętych nią spraw. W zasadzie, jako ograniczenie klauzuli największego uprzywilejowania, dotyczy ona wszystkich zagadnień wyczerpywanych przez tę klauzulę. Otóż klauzula największego uprzywilejowania stosuje się przede wszystkim do sprawy ceł. Według definicji podanej przez komitet ekonomiczny Ligi Narodów, kwestia ta obejmuje stawkę celną i sposób stosowania praw celnych, a także przepisy, formalności i koszty związane z wszelkiego rodzaju postępowaniem celnym. Nie ulega wątpliwości, że sprawa ta stanowi również właściwe pole stosowania klauzuli bałtyckiej i jest równie pewne, że właśnie ona decyduje o politycznej doniosłości tej klauzuli.

Lecz poza sprawami celnymi klauzula największego uprzywilejowania obejmuje również inne dziedziny, jak na przykład prawo osiedlania się, traktowanie obywateli, którym wolno prowadzić gospodarczą działalność, prawo nakładania podatków, opieka prawna, żegluga itd. We wszystkich tych sprawach układy zawarte przez państwa bałtyckie między sobą nie różnią się prawie niczym od układów handlowych z innymi państwami: traktowanie narodowe jest regułą powszechną, zresztą konieczną dla swobodnego i normalnego rozwoju życia ekonomicznego tych państw. W praktyce klauzula największego uprzywilejowania nie gra tu roli; jest ona jeno dodatkowym zabezpieczeniem. Tak samo jest z klauzulą bałtycką.

V

ZASTOSOWANIE KLAUZULI BAŁTYCKIEJ

Zasadniczym celem klauzuli bałtyckiej jest uprzywilejowanie państw bałtyckich w ich wzajemnych stosunkach gospodarczych w porównaniu do innych państw. Kładzie ona nacisk przede wszystkim na specjalne względy, okazywane sobie przez państwa bałtyckie. Widzieliśmy, że względy te są wyłącznie obustronne i że ich podstawa prawna leży w traktatach handlowych państw bałtyckich *inter se*. Rozpatrzenie tych traktatów jest konieczne do właściwej oceny praktycznej doniosłości klauzuli bałtyckiej.

Uregulowanie stosunków ekonomicznych między Estonią a Łotwą datuje się od roku 1923, gdy równocześnie z przymierzem zawarto układ handlowy. Był to ów okres romantyczny, gdy marzono jeszcze o natychmiastowym urzeczywistnieniu unii celnej między tymi dwoma państwami. Lecz myśl tę wkrótce już porzucono. Traktat z roku 1928 ustala nową politykę ekonomiczną, która opiera się na umowach celnych i zmierza do stopniowego obniżania opłat celnych i popierania w ten sposób handlu estońsko-łotewskiego, co miało doprowadzić ostatecznie do swobodnej wymiany wytwarzanych przez te kraje dóbr. Liczne uzupełnienia tego traktatu, wprowadzające za każdym razem nowe zmiany opłat celnych, świadczą o nieustającym dążeniu do zacieśnienia stosunków gospodarczych między obu krajami pod ochroną klauzuli bałtyckiej.

Niestety stosunki estońsko-litewskie przedstawiają się mniej zachęcająco. Dopiero w roku 1931 oba państwa zawarły tymczasowy układ handlowy, zastąpiony przez inny w roku 1933. Trzeba przyznać, że ten ostatni zapewnia wiele dość daleko czasem idących wzajemnych przywilejów. Mimo to jednak należy stwierdzić, że stosunki ekonomiczne między Estonią a Litwą nie wyszły poza początki, i że zastosowanie klauzuli bałtyckiej, lub lepiej realizacja nasuwanych przez nią możliwości praktycznych, jest jeszcze bardzo niedoskonała. Prawie w takim samym stadium rozwoju są stosunki gospodarcze między Litwą a Łotwą.

Stosunki handlowe estońsko-finlandzkie są regulowane przez liczne kolejne układy, z których pierwszy pochodzi z roku 1921, a ostatni z 1931. Ten ostatni traktat, bardzo szczegółowy i obszerny, zmierza do podjęcia drogi wskazanej przez umowę z roku 1928 między Estonią a Łotwą i do ustanowienia na pewne produkty obu krajów taryf celnych zapewnia-

jących dość duże ulgi. Z drugiej strony ani Łotwa ani Litwa nie posunęły się do zawarcia z Finlandią czegoś więcej poza zwykłymi traktatami handlowymi bez wyzyskania klauzuli bałtyckiej.

Z tego krótkiego rzutu oka na stosunki traktatowe państw bałtyckich i Finlandii widać, że dopiero w ostatnich latach pojawiła się dążność do stosowania klauzuli bałtyckiej. Klauzula ta obejmuje grupę państw, które w swych obustronnych stosunkach ekonomicznych mogą się kierować zasadą *do ut des* bez brania pod uwagę państw trzecich. To w dużym stopniu ułatwia rokowania między krajami bałtyckimi i pozwala im na zrównoważenie swych obrotów handlowych. Celem tych rokowań jest uwolnienie rodzimych produktów krajów bałtyckich od obciążeń celnych i ułatwienie ich swobodnej wymiany. Do tego zmierzał układ estońsko-łotewski z roku 1928 i uczyniona Finlandii w roku 1934 propozycja rządu estońskiego. Lecz osiągnięcie tych celów jest sprawą przyszłości. Są one zupełnie zgodne z duchem klauzuli bałtyckiej, która nasuwa prawną możliwość realizacji tego coraz bardziej naglącego zadania polityki państw bałtyckich. Chociaż trudno byłoby dziś mówić o skutecznym wykorzystaniu klauzuli, trzeba należycie oceniać jej wartość praktyczną, pozwalającą skierować w przyszłości politykę ekonomiczną państw bałtyckich na drogi coraz dalej posuwającego się zespolenia. Zespolenie to staje się dziś o tyle łatwiejsze, że dalszy rozwój klauzuli bałtyckiej nastąpi niewątpliwie w szerszych ramach przymierza i współpracy Estonii, Łotwy i Litwy.

Tłum. z franc. M. Choynowski

HANS NIELS SKADE (Kopenhaga)

KOMPANIA WSCHODNIO-AZJATYCKA W KOPENHADZE

ZAKRES DZIAŁANIA

Kompania Wschodnio-Azjatycka *(The East Asiatic Company)* w Kopenhadze jest szeroko znana na świecie przede wszystkim dzięki doskonałym motorowcom, zawijającym niejednokrotnie również do portów bałtyckich. Na ogół ludzie są skłonni do zbyt daleko idącego utożsamiania Kompanii z jej wydziałem armatorskim, co zmusza do zwrócenia uwagi na fakt, że jakkolwiek Kompania posiada flotę o tonażu ponad 250 000 ton, to nazwanie jej towarzystwem żeglugowym byłoby bardzo niekompletnym określeniem działalności tego przedsiębiorstwa. Przede wszystkim Kompania Wschodnio-Azjatycka prowadzi interesy handlowe, których obroty towarowe przekraczają bardzo poważnie pojemność własnych statków. W ostatnich latach obrót towarowy Kompanii wahał się w granicach od jednego do półtora miliona ton rocznie, z czego zaledwie jedna czwarta była przewożona na własnych statkach.

Obraz działalności Kompanii należy jednak uzupełnić jeszcze innym rysem, który pod pewnym względem jest bardzo charakterystyczny. Mianowicie prowadzi ona własne zakłady przemysłowe i posiada rozległą organizację handlową, co ma na celu dostarczanie artykułów poszukiwanych w handlu, aby tym sposobem stworzyć bazę dla innych wydziałów przedsiębiorstwa. I rzeczywiście Kompania bierze bardzo rozległy udział w produkcji towarów, które są ładowane na jej statki. Obecnie Kompania nie jest już zakładem przemysłowym posiadającym własne statki dla transportu własnych towarów, lecz raczej koncernem handlowo-żeglugowym.

Większa część ładunków przewożonych przez jej flotę składa się z towarów obcych, przez co Kompania jako armator wchodzi w kontakt z towarzystwami eksportowymi. Zatrudnia ona równocześnie bardzo duży tonaż innych armatorów dla przewozu tej części własnych towarów, które, jak podałem wyżej, nie są przewożone statkami Kompanii. To zazębianie się interesów Kompanii ze wszystkimi formami obrotu światowego — żeglugi, handlu i produkcji — wskazuje jasno, w jakim stopniu udało się Kompanii zrealizować swą podstawową ideę współpracy różnych dziedzin działalności, tak jak to było pomyślane i wyrażone od początku przez założyciela Kompanii, H. N. Andersena.

Przez konsekwentne stosowanie zasady, że żadna część mechanizmu nie jest wystarczająca sama w sobie lecz jest uzależniona od działania innych części, Kompania mogła stworzyć szerszą podstawę działania i zdobyć większą odporność, aniżeli w wypadku gdyby pierwotny program jej działalności byi ciaśniejszy. W ten sposób stworzono koncern, który z powodu wszechstronnej działalności musi wzbudzać duże zainteresowanie.

Przypuszczam, że podanie tych wstępnych uwag dotyczących zasad, którymi kierowała się Kompania od początku swego istnienia, nie jest nieusprawiedliwione, mimo że dopiero poniższy chronologiczny opis rozwoju tego przedsiębiorstwa będzie mógł dowieść racji i konsekwencji wprowadzenia ich w życie.

ROZWÓJ

Najważniejsze daty w rozwoju Kompanii podaję niżej w porządku chronologicznym.

Kompania Wschodnio-Azjatycka została założona 27 marca 1897 r. z siedzibą w Kopenhadze. Dla zrozumienia rozwoju przedsiębiorstwa, szczególnie na początku, konieczne jest podkreślenie, że do nowego przedsiębiorstwa, przystąpiła jako oddział firma Andersen & Co. w Bangkoku, utworzona przez H. N. Andersena, który trudnił się tam handlem, prowadził interesy importowe i eksportowe, armatorskie oraz eksploatował lasy i tartaki na mocy leśnej koncesji w Syjamie.

W myśl zasady „handel idzie za banderą" Kompania od razu przygotowała się do prowadzenia przedsiębiorstwa armatorskiego, co było najlepszym sposobem do zorganizowania handlu światowego. Zamówiono zatem trzy statki parowe, każdy o pojemności 6 000 ton, dla obsługi regularnej między Europą a Wschodnią Azją. Dla linii tej Kompania ustaliła dwa porty końcowe: Bangkok (z własnym oddziałem) oraz Kopenhagę, mającą korzystne połączenie przy wejściu na Bałtyk. Utrzymy-

wanie komunikacji tylko między tymi portami okazało się jednak niewystarczające, by zdobyć znaczenie na tej drodze. Po długich staraniach połączonych z dużymi trudnościami udało się Kompanii zostać członkiem Konferencji Europejskich Armatorów, utrzymujących komunikację ze wschodnią Azją, i otrzymać pozwolenie na zawijanie do pewnych portów w Azji i Europie. Statki zostały oddane do eksploatacji i linię otworzono w r. 1898; w tym samym roku zamówiono dalsze statki.

W r. 1899 Kompania zrobiła duży krok naprzód w Europie, biorąc w swe ręce inicjatywę utworzenia Rosyjsko-Wschodnio-Azjatyckiego Tow. Okrętowego *(Russisk-Ostasiatiske Dampskibsselskab)*. Towarzystwo to miało za zadanie stworzyć połączenie morskie między Rosją europejską a jej wschodnio-azjatyckimi posiadłościami. Jakkolwiek było ono rosyjskie i statki pływały pod banderą rosyjską, jednak między tym towarzystwem a Kompanią Wschodnio-Azjatycką istniała ścisła współpraca.

W tymże roku rozszerzono na Wschodzie działalność Kompanii przez stworzenie regularnej obsługi okrętowej wzdłuż wschodniego wybrzeża Półwyspu Malajskiego między Bangkokiem a Singapur. W r. 1900 Kompania otwiera linię okrętową do południowej Afryki, stworzoną specjalnie dla wywozu drzewa, wyrobów drzewnych i cementu ze Skandynawii, a w r. 1903 powstaje *South African Trading Company, Ltd.* o mieszanym kapitale szwedzko-duńskim. W 1902 r. Kompania uczestniczy w założeniu Francuskiego Tow. Wschodnio-Azjatyckiego *(Est Asiatique Français)* metodą wypróbowaną przy otwarciu towarzystwa rosyjskiego. W tym samym roku powstaje agencja w Durbanie i oddział w Singapur. Kompania Zachodnio-Indyjska *(Det Vestindiske Kompagni)*, której celem było utrzymywanie regularnej komunikacji z duńskimi wyspami w Indiach Zachodnich, powstała w r. 1902. W r. 1904 linia ta zostaje przejęta przez Kompanię Wschodnio-Azjatycką.

Wojna rosyjsko-japońska spowodowała przegrupowanie interesów Tow. Rosyjsko-Wschodnio-Azjatyckiego i zmusiła do wycofania statków z ich własnej linii. Kompania znalazła jednak dla nich zatrudnienie przy przewozie emigrantów rosyjskich przez otwarcie linii mieszanej towarowo-pasażerskiej między Rosją a Ameryką Płn. pn. Linii Rosyjsko-Amerykańskiej. Linia ta spotkała się z bardzo ostrą konkurencją, która ustała jednak po kilku latach na skutek przyjęcia linii do Konferencji Atlantyckiej.

Celem skonsolidowania jednej z zasadniczych gałęzi swego wywozu Kompania założyła w r. 1906 fabrykę cementu w Norresundby pod firmą *A/S Norresundby Portland Cementfabrik.*

W pierwszych dziesięciu latach działalność Kompanii w Azji Wschodniej rozwinęła się bardzo, szczególnie na Półwyspie Malajskim. Uzyskawszy koncesję leśną Kompania prowadziła wyręb lasów, i posiadała tartaki w północnym Syjamie; w r. 1905 założyła plantacje kauczuku koło Singapur pod firmą *Mount Austin Rubber Plantations,* otwierając w ten sposób drogę do rozwoju swych przedsiębiorstw plantacyjnych, które później tak się niesłychanie rozrosły. Eksploatację leśną rozpoczęła Kompania prawie jednocześnie z zorganizowaniem komunikacji żeglugowej wzdłuż wybrzeża, o której była mowa wyżej i która miała, rozumie się, duże znaczenie dla ekonomicznego rozwoju całego Półwyspu Malajskiego. W r. 1907 Kompania miała w tej obsłudze zaangażowane 4 statki. W r. 1908 tonaż ten został przekazany firmie *Siam Steam Navigation Co., Ltd.*, która została utworzona jako pokrewne przedsiębiorstwo przy Kompanii Wschodnio-Azjatyckiej.

Po założeniu Tow. Rosyjsko-Wschodnio-Azjatyckiego został otwarty szereg oddziałów i agentur wzdłuż wybrzeża chińskiego i posiadłości rosyjskich celem współpracy z Kompanią. Na skutek unieruchomienia linii rosyjskiej oddziały te i agentury musiano zlikwidować, lecz później znów je otwarto dla pilnowania interesów Kompanii w Szanghaju i Hankow oraz we Władywostoku i Nikołajewsku. W r. 1907 założono agencje w Mandżurii, które szybko stały się jednymi z najważniejszych w łonie Kompanii. W tym roku rozpoczęto bowiem — z bazą we Władywostoku i nową agencją w Harbinie — organizować skup i wywóz soi. W tym też czasie olejarnie w Europie zaczęły używać soi, raczej dla wyrobu makuchów niż dla samego oleju. W krótkim czasie Kompania powiększyła obrót tym artykułem do bardzo poważnych rozmiarów, dodając w ten sposób nowe ogniwo do łańcucha pokrewnych interesów Kompanii, i założyła w Kopenhadze w r. 1909 duńską fabrykę oleju i makuchów pod firmą *A/S Dansk Sojakagefabrik* celem przeróbki surowca mandżurskiego. W następnym roku Kompania wzięła udział w zakładaniu w Szczecinie olejarni pod firmą *A/G Stettiner Oelwerke.* Z innych towarzystw handlowych, w których powstaniu mniej więcej w tym czasie Kompania brała udział, należy wymienić łuszczarnię ryżu w Göteborgu *(A/B Göteborg Ris och Valskvarn)* oraz Szwedzkie Towarzystwo Okrętowe Wschodnio-Azjatyckie *(A/B Svenska Ostasiatiska Kompagniet).* W r. 1910 Kompania zaangażowała się w duńskim przemyśle kondensowanego mleka, którego artykuły wywożono do krajów podzwrotnikowych.

W r. 1911 Kompania znów rozszerza swoją działalność przez otwarcie linii z Europy dookoła Ameryki Płd., zachodzącej po drodze

do różnych portów wzdłuż zachodnich wybrzeży Ameryki Płd. i Płn. aż po Vancouver. Celem tej linii było przygotowanie gruntu do wykorzystania możliwości handlowych i żeglugowych, jakie mogłyby się nastręczyć na skutek bliskiego otwarcia Kanału Panamskiego. Przy tej okazji zostało utworzone w r. 1912 drugie Towarzystwo Zachodnio-Indyjskie, którego celem było lepsze zorganizowanie i wykorzystanie urządzeń portowych w St. Thomas. Gdy w r. 1914 otwarto Kanał Panamski, linie do zachodnich wybrzeży Ameryki skierowano koło Indii Zach. i przez kanał, po czym rozdzielały się one na dwie części wzdłuż zachodnich wybrzeży Ameryki Płn. i Płd. Linia dookoła Ameryki Płd. została wtedy zarzucona. W r. 1914 włączono Australię do węzła obsługiwanego przez Kompanię drogą ustalenia wspólnych rejsów z liniami norweską i szwedzką.

Na rok lub dwa przed wybuchem wojny światowej Kompania Wschodnio-Azjatycka rozpoczęła techniczną przemianę swej floty, rozpoczynając budowę wielkich statków zaopatrzonych w motory Diesla. Nie dotyczy to naturalnie bezpośrednio organizacji handlowej Kompanii, lecz skoro rozpatrujemy dzieje tego towarzystwa, należy o tej inicjatywie wspomnieć, ponieważ swego czasu ta techniczna przemiana wywarła duży wpływ i na inne decyzje oraz dlatego, że inicjatywa ta zdecydowała o jednym z najbardziej znanych rysów w historii Kompanii. Przedtem motor Diesla miał zastosowanie jako siła napędowa tylko na bardzo małych statkach i dlatego zlecenie firmie Burmeister & Wain w Kopenhadze budowy 3 statków z motorami Diesla, każdy o pojemności 7 000 ton, było jednocześnie posunięciem śmiałym i zakrojonym na dalszą metę. Statki te zaczęły pływać w roku 1912, między innymi na linii do Syjamu, i wyniki eksploatacji okazały się natychmiast tak korzystne, że Kompania zamówiła dalsze statki, przyczyniając się w ten sposób do ogromnego postępu w budownictwie motorów Diesla jako maszyny morskiej.

Rok 1915 był jednym z ważniejszych etapów w tym rozwoju, gdyż wtedy to Kompania zdecydowała przebudowę wszystkich statków oceanicznych na motorowce. W tym czasie flota motorowa dosięgała 114 611 ton, a większość parowców (8 statków o 57 180 ton) przekazano nowo utworzonemu towarzystwu okrętowemu „Wschód" *(Dampskibsselskabet Orient)*, które miało współpracować z Kompanią.

W r. 1916 Kompania uczestniczy w rozszerzeniu stoczni w Nakskov *(A/S Nakskov Skibsvaerft)*, ażeby przyspieszyć wykonanie szerokiego programu budowy nowych statków. Kompania również bierze udział w rozszerzaniu duńskiej fabryki wyrobów gumowych w r. 1915, oraz w r. 1917 w założeniu łuszczarni ryżu. W tymże roku, biorąc pod uwagę zainteresowanie ubezpieczeniami morskimi, Kompania uczestniczy w powstaniu Tow. Ubezp. Baltica *(Assurance-Compagniet Baltica)*.

Przedsiębiorstwa leśne i plantatorskie w Syjamie i na półwyspie Malakka nadal rozwijają się bardzo szybko i pomyślnie. Podczas gdy pierwsze dziesięć lat pracy przeszło na zakładaniu plantacyj i organizowaniu ich, w następnych dziesięciu latach osiągnięto wysoką produkcję a jednocześnie powiększano obszar plantacyj. W r. 1916 większość plantacyj oraz fabrykę makuchów w Kopenhadze przekazano nowo założonej firmie: Tow. Wschodnio-Azjatyckie dla Przemysłu i Plantacji *(Det Ostasiatiske Industri & Plantage Kompagni)*, które w r. 1917 przejęło również kontrolę kopalń cyny w Pong na półwyspie Malakka. Plantacje są nadal kierowane przez oddział Kompanii w Singapur.

Po wojnie Kompania prowadzi nadal swe liczne agendy w tych samych rozmiarach i w tej samej sferze zainteresowań, co przedtem.

DZIAŁALNOŚĆ OBECNA

Szeroki program rozbudowy floty, który kontynuowano w latach 1915—1916, a który nie mógł być całkowicie wykonany z powodu braku surowców, był kontynuowany w pierwszych latach powojennych. W latach 1922—1927 Kompania otrzymała tylko dwa statki. Od tego czasu budowa postępowała w szybkim tempie i w okresie 1927—1935 Kompania zbudowała jedenaście statków o tonażu 83 000 ton.

Po zakończeniu wojny Kompania podjęła natychmiast kroki dla wyzyskania możliwości wzmożenia obrotów z państwami bałtyckimi, czego spodziewała się jako konsekwencji wojny i co, jak się zdawało, mogło być bardzo korzystne dla Kopenhagi ze względu na jej położenie. Mając to na względzie stworzono Zjednoczoną Korporację Bałtycką *(United Baltic Corporation)*. Siedziba tego towarzystwa mieściła się w Londynie, gdzie przejęła oddział Kompanii. Korporacja uruchomiła m. in. regularną komunikację między Londynem a państwami bałtyckimi. W tym czasie Kompania przejmuje większą część floty Tow. Rosyjsko-Wschodnio-Azjatyckiego, które rozpadło się podczas wojny, i rozpoczyna za jej pomocą regularną komunikację pasażersko-towarową między Bałtykiem (Libawa i Gdańsk) a Ameryką pod nazwą *Baltic American Line*. Następnie linia ta została zastąpiona przez linię Gdynia—Ameryka (obecnie Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe), w której Kompania jest również zainteresowana. Statki tej linii w drodze z Gdyni do Nowego Jorku zatrzymują się również w Kopenhadze.

Mimo tego, że po wojnie Kompania Wschodnio-Azjatycka musiała poświęcić dużo

wysiłków dla ponownego nawiązania stosunków, które na skutek tego kataklizmu zostały zerwane, i mimo że musiała walczyć ze światowym kryzysem ekonomicznym, który z natury rzeczy jest szczególnie niebezpieczny dla tego rodzaju koncernu, potrafiła utrzymać swą pozycję. W sferze komunikacji żeglugowej, handlu i przemysłu Kompania uzyskała poważną ekspansję. Trudno podawać na tym miejscu odnośne szczegóły, lecz cyfry podane niżej pozwalają śledzić rozwój tego koncernu. Na podstawie przytoczonych cyfr można stwierdzić, że zarówno obroty handlu jak i żeglugi wykazują stały wzrost, mimo że inflacja, wojna i kryzys ekonomiczny r. 1929 pozostawiły pewien ślad po sobie.

Stan przedsiębiorstwa (1897—1935).

Lata	Tonaż floty przy końcu okresu[1]		Dochód z frachtów	Przeciętny roczny ładunek w tonach	Obrót handlowy Centrali	Kapitał akcyjny	Kapitał ogólny[2]
	B. R. T.	T. D. W.	przec. rocznie mil. koron		przec. roczn. w tys. ton	w końcu okresu w milionach koron	
1897 — 1906	55 940	81 600	4,0	140 000		15,0	17,2
1907 — 1911	64 987	100 485	7,5	280 000	106 500 (1897—1916)	25,0	40,4
1912 — 1916	67 280	116 352	21,5	516 000		25,0	65,2
1917 — 1921	110 367	164 969	42,8	387 000	223 000	50,0	131,6
1922 — 1926	118 183	176 027	31,8	601 000	713 000	50,0	115,1
1927 — 1931	168 376	250 244	30,8	724 000	974 000	50,0	84,3
1932 — 1935	188 646	269 027	30,1	736 000	1 031 000	50,0	95,0

[1] Bez lichtug i holowników.
[2] Kapitał akcyjny, fundusz rezerwowy, obligacje, z przeniesienia.

Dla wzmocnienia wszystkich ogniw łączących przedsiębiorstwa Kompanii flota jej jest zatrudniona na liniach regularnych, aby w ten sposób zapewnić przedsiębiorstwom przetwórczym stałą obsługę. Własne statki Kompanii są głównie zatrudnione na następujących liniach, obsługujących zawsze Danię, a zachodzących również do portów skandynawskich i europejskich: linia amerykańska, która obsługuje Indie Zachodnie oraz poprzez Kanał Panamski porty zachodnio-amerykańskie aż do Vancouver; linia syjamska do Bangkoku, obsługująca również porty Indii i Assamu (Birma); linia chińsko-japońska do Chin, Japonii i Mandżuko; linia australijska, która poza Australią obsługuje również południową i zachodnią Afrykę. Porty azjatyckie nad Pacyfikiem również są obsługiwane przez linie Kompanii. Na Wschodzie Kompania utrzymuje obsługę lokalną między Syjamem a Hongkongiem, a towarzystwo *Siam Steam Navigation Co.* utrzymuje komunikację wzdłuż całego wybrzeża syjamskiego.

Doceniając wzrastający ruch pasażerski na trasach amerykańskiej i wschodnio-azjatyckiej Kompania zbudowała swoje ostatnie statki z dość obszernymi i komfortowymi pomieszczeniami dla pasażerów. Udziały Kompanii w innych przedsiębiorstwach, w założeniu których uczestniczyła, podałem w powyższym przeglądzie chronologicznym.

Dla prowadzenia handlu i żeglugi Kompania posiada cały szereg oddziałów i własnych agencji: oddział w Bangkoku, oddział w Singapur z agencją w Penang i sub-agencją w Kuala Lumpur; agencje w Chinach w Hongkongu, Szanghaju, Hankow, Tsingtau z sub-agencją w Wei-hai-wei; agencje mandżurskie w Dalnym i Harbinie; agencje w Rangun, w Madras z sub-agencją w Kalkucie; wreszcie agencje na wybrzeżu Pacyfiku w San Francisco i Seattle. Ogniwami przemysłowymi Kompanii są plantacje na Wschodzie i zakłady przetwórcze w Europie. Plantacje i kopalnie cyny w Pong są zorganizowane w następujących towarzystwach: *East Asiatic Industrial and Plantation Company, The Mount Austin (Johore) Rubber Estates, Ltd., The East Asiatic Rubber Estates, Ltd.,* oraz *The Teluk Merbau Plantations, Ltd.* W Mandżuko działalność Kompanii ogranicza się głównie do skupu soi; na skutek istniejącej sieci placówek skupu, agentury Kompanii weszły w tak bliski kontakt z plantatorami, że stworzyły tym sposobem istotną organizację produkcji.

Podobnie jak dzieje się to z plantacjami na Wschodzie, zakłady przetwórcze w Europie nie podlegają bezpośrednio Kompanii, lecz uzależnione są od niej wskutek jej finansowego zaangażowania się w tych fabrykach. W Danii Kompania jest lub była zainteresowana w duńskiej fabryce makuchów *(Danish Soya-Cake Factory)*, w fabryce wyrobów gumowych i opon *(The United Rubber & Pneumatic Tyre Factories — Schonning & Arvé — Ltd., A/S De Forenede Danske Gummi- og*

Luftringefabriker), w fabryce cementu portlandzkiego *(A/S Norresundby Portland Cementfabrik)*, w wytwórni mleka skondensowanego *(A/S Den Danske Maelkekondenseringsfabrik)*. Pierwsze dwie z wyżej wymienionych fabryk, do których należałoby dodać olejarnię w Szczecinie *(Stettin Oil Mills)*, są specjalnie interesujące dla Kompanii jako nabywcy przywożonych surowców, natomiast dwie ostatnie jako producenci towarów wywozowych. Powiązanie zamorskich rynków zbytu z zakładami wytwórczymi w Danii służyć może za najlepszy przykład doskonale zorganizowanej współpracy między wszystkimi punktami, przez które towary obrotu światowego muszą przechodzić od momentu ich produkcji jako surowca do momentu sprzedaży konsumentowi. Jako jeden z najlepszych przykładów można wymienić obrót soją i koprą, które skupuje się od małych plantatorów lub z własnych plantacji na Wschodzie, następnie wysyła do Danii, gdzie przerabia się je na olej i makuchy dla bydła, których poważne ilości są reeksportowane.

Ponieważ jednym z głównych zadań Kompanii jest handel towarami, na które istnieje zapotrzebowanie światowe, w odróżnieniu od handlu lokalnego, różne rodzaje przedsiębiorstw, w których Kompania jest zaangażowana mają styczność z handlem światowym, a tym samym z jej flotą, przyczyniając się w ten sposób do jej rozwoju. Toteż na uwagę zasługuje stocznia w Nakskov *(A/S Nakskov Skibsvaerft)*, należąca do Kompanii Wschodnio-Azjatyckiej.

Nie można jednak pominąć faktu, że Kompania, ustalając zakres swego działania i rozwijając swą inicjatywę, była w możności przyczynić się również do wzmożenia zatrudnienia i rozwoju handlu wewnętrznego. Ze względu na swą działalność Kompania mogła niewątpliwie wybrać jako siedzibę swego koncernu miejsce położone korzystniej niż Kopenhaga. Należy więc podkreślić, że obywatelskie stanowisko kierownictwa odegrało bardzo poważną rolę przy uruchamianiu różnych gałęzi działalności przedsiębiorstwa, co przyniosło Danii poważne korzyści.

ZNACZENIE DLA DANII

Na początku tego artykułu powiedziałem, że naczelną zasadą, którą kierowała się w swej działalności Kompania Wschodnio-Azjatycka było wykazanie korzyści wynikających z współzależności różnych gałęzi handlu i przemysłu. Poza tym należy dodać, że założyciel i dyrektor Kompanii kierował się dwiema zasadami: wzajemna usługa i konsolidacja przedsiębiorstwa. Spodziewam się, że ten krótki opis potrafi ugruntować przekonanie, że zasady te były rzeczywiście stosowane w praktyce.

Przez wzajemność należy rozumieć postępowanie stanowiące kontrast z jednostronnym wyzyskiwaniem handlu dla natychmiastowych własnych korzyści. Przez konsolidację należy rozumieć nie bezwzględne zabezpieczenie bytu przedsiębiorstwa, wyrażone w liczbach bilansowych, lecz wzmacnianie jego siły na dalszą metę przez stwarzanie nowych i wydajnych działów pomocniczych. Kompania Wschodnio-Azjatycka jest obecnie przedsiębiorstwem o olbrzymim zasięgu, lecz jego rozwój i obecna sytuacja mogą być należycie zrozumiane dopiero po zdaniu sobie sprawy, na jakiej naczelnej zasadzie zostało ono oparte przez swego założyciela.

Jeżeli chodzi o korzyści finansowe, to celem Kompanii było zdobycie dla Danii dochodów z zagranicy. Cel ten został osiągnięty znakomicie, gdy weźmiemy pod uwagę rozmiary duńskich interesów. Poniższe liczby ilustrują te wyniki, wykazując jednocześnie stosunek dochodów z różnych źródeł. W ciągu 17 lat 1919—1935 zyski wydziału żeglugowego wynosiły przeciętnie netto 8,2 mil. koron; zyski wydziału handlu towarowego siedziby w Kopenhadze netto 2,4 mil. koron, oddziałów — 4,7 mil. koron, a zyski z udziałów w pokrewnych przedsiębiorstwach — 2,7 mil. koron. W ciągu 39 lat istnienia Kompanii związane z nią zakłady przemysłowe wywiozły towarów za 865 mil. koron, przy czym za 92 mil. koron w ciągu ostatnich dwóch lat. Przeciętna dywidenda od kapitału Kompanii wynoszącego 50 mil. koron była 14,5%. Obecnie udziały Kompanii w innych przedsiębiorstwach wynoszą 46,7 mil. koron. We wrześniu 1935 akcje Kompanii były notowane na giełdzie po kursie 178.

Na koniec podkreślić należy, że Kompania przez swą działalność przyczyniła się nie tylko do rozwoju własnych interesów i handlu duńskiego, lecz również do rozwoju handlu światowego.

Tłum. z ang. J. Krajewski

POUL NÖRLUND (Kopenhaga)

TRELLEBORG — WIKIŃSKI OBÓZ WAROWNY NA WYBRZEŻU MAŁEGO BEŁTU

Artykuł niniejszy będzie relacją z prac wykopaliskowych, które duńskie Muzeum Narodowe od r. 1934 przeprowadza na grodzisku pierścieniowatym znanym pod nazwą Trelleborg; pochodzi ono z późniejszego okresu wikińskiego (ok. r. 1000) i rzuca ciekawe światło na kulturę i zmysł organizacyjny tej epoki.

Dania jest uboga w podobne grodziska typu pierścieniowatych, w innych natomiast krajach Europy północnej są one pospolite i trafiają się setkami na północy Niemiec (na ziemiach zarówno saskich, jak i wendyjskich). Częste są i w niektórych prowincjach Szwecji i opisał je w swej monumentalnej pracy pt. *Öland under äldre järnäldern* (Öland w starszym okresie żelaza) archeolog szwedzki dr Marten Stenberger. Bardzo pospolite są wreszcie grodziska pierścieniowate w Anglii i Irlandii.

Co do wysp duńskich, to Trelleborg jest tu jedynym zachowanym grodziskiem, należącym do typu pierścieniowatych. Jest ono położone w zachodniej części Zelandii, w połowie drogi między miastem Slagelse a Wielkim Bełtem, mniej więcej o 5 kilometrów od wybrzeża (ryc. 1).

Niezmiernie charakterystyczne jest położenie Trelleborgu — w widłach utworzonych przez zbieg dwóch niewielkich strumieni (ryc. 2), które bez wątpienia były niegdyś dostępne dla małych okrętów, szczególnie na odcinku między Trelleborgiem a wybrzeżem.

Mniemano powszechnie, że Trelleborg był za czasów prehistorycznych miejscem schronienia okolicznej ludności. Gdyśmy przed trzema laty rozpoczynali nasze prace, wychodziliśmy natomiast z teorii, że Trelleborg był czymś w rodzaju miasta. Mieliśmy przy tym na względzie zwłaszcza jego położenie na brzegu rzeki w nieznacznej odległości od morza: istotnie, w takich właśnie punktach najchętniej budowano miasta w okresie wikińskim (np. Hedeby albo Haithabu, Birka, Seeburg, Jumne itp.).

Obydwie te teorie okazały się jednakże błędne. Nasze roboty wykopaliskowe, jakkolwiek dotąd nie ukończone, wydobyły na światło dzienne osadę zgoła niecodziennego typu.

Pierwotna szerokość okolnego wału wynosiła 17 metrów, wysokość 5 — 6 metrów. Teren obwarowany wynosi ok. 1,5 hektara. Dziś jest on zupełnie płaski: nic się nie zachowało z budowli, które się tu niegdyś wznosiły. Były to budowle palowe, złożone z pionowo wbitych w ziemię palów lub desek. Zawdzięczając temu, że grunt jest tu gliniasty lub piaszczysto-gliniasty, ślady pozostawione przez ostrza pali nie uległy zatarciu. Zachowały się w ten sposób wszystkie zagłębienia po palach i deskach, ale z samego drewna nie pozostało ani śladu.

Na samym początku robót w 1934 roku odsłonięto kompleks takich otworów, będący pozostałością po domu bardzo dziwnego kształtu, o wypukłych, eliptycznych ścianach bocznych i prostokątnych ścianach szczytowych, — przypominającym zatem łódź bez dzioba i rufy (ryc. 3). Była to budowla bardzo znacznych rozmiarów, sięgająca prawie 30 metrów długości. Ściany poprzeczne dzieliły ją na trzy ubikacje — dwie niewielkie izby krańcowe i jedno obszerne pomieszczenie środkowe, 18 metrów długie, o maksymalnej szerokości 8 metrów, z kamiennym prostokątnym ogniskiem pośrodku. Do wielkiej izby wchodziło się przez dwoje bocznych drzwi, położonych w pobliżu izb krańcowych w ten sposób, że wchodząc miało się zawsze ścianę poprzeczną tuż po lewej stronie.

Dom ten, pierwszy z wykopanych, zorientowany jest na północ i południe. W r. 1935 odkryliśmy w pewnej odległości od niego jeszcze dwa domy, położone równolegle do siebie i zorientowane na wschód i zachód, a nieco później dwa inne, tak samo równoległe i zorientowane na północ i południe. W r. 1936 znów wydobyliśmy na światło dzienne trzy domy. Każda z tych budowli była pod względem rozmiarów, kształtu i innych szczegółów identyczna z pierwszą.

W tym stadium naszych prac stało się jasnym, że wał Trelleborgu okalał kompleks szesnastu budowli, złożonych z czterech bloków po 4 domy; bloki te były rozmieszczone wokół placu centralnego o kształcie kwadratu utworzonego przez osiem ścian szczytowych (ryc. 6).

Wnętrze każdego z tych kwadratowych bloków tworzył obszerny dziedziniec, na który wchodzono bądź wąziutkim przejściem u któregokolwiek z rogów kwadratu, bądź przez wnętrze domów, z których każdy miał jedne drzwi wychodzące na dziedziniec. Z powyższego wynika, że na dziedziniec mogli się dostać tylko ludzie, dla koni zaś i pojazdów nie był on dostępny. Poza studnią nie znaleźliśmy na dziedzińcu, jak dotąd, żadnych zabudowań.

Przedstawię tu pokrótce konstrukcję tych domów, tak jak ją sobie wyobrażam. Jak widać z ilustracyj, tam, gdzie niegdyś stały ściany, znajdują się w gruncie dwa rzędy zagłębień (ryc. 8). Rząd zewnętrzny tworzą okrągłe otwory o przeciętnej średnicy 25 cm, zagłębione w glinie na 20 cm. W otworach tych wbite były niegdyś pale, odległe jeden od drugiego o dobry metr. Nie wykryliśmy żadnych śladów, które by wskazywały na to, że pale te były ustawione pochyło.

O jeden metr w głąb od zewnętrznego szeregu otworów stała sama ściana. Znajdujemy tu nieprzerwaną żłobinę, z lekka wyciśniętą w glinie, oraz szereg podłużnych zagłębień, ok. pół metra długości i ok. 40 cm głębokości. Są to więc solidnie zrobione doły, w których musiały tkwić ostrza kolejnych pali ściennych, podczas gdy pale pośrednie były wbite dość powierzchownie.

Miejsce, gdzie się znajdowały drzwi, uwidaczniają dwa szczególnie głębokie zagłębienia (po palach drzwiowych) oraz przerwa w zewnętrznym rzędzie otworów. Najprawdopodobniej drzwi mieściły się także w ścianach szczytowych, lub co najmniej w jednej z nich, oraz w ścianach poprzecznych.

Wielką osobliwość tych domów stanowią wypukłe ściany boczne. Należy przypuścić, że celowo pomyślany plan konstrukcyjny polegał na tym, że pale ścienne stały w pozycji pionowej, przylegając do siebie krawędziami, jak klepki w beczce, w ten sposób, że ciśnienie wiatru od zewnątrz przyciskało je do siebie i czyniło ścianę bardziej spoistą. U góry pale były przychwycone przez oczep poziomy, działający na podobieństwo obręczy w beczce. Dzięki ciśnieniu od wewnątrz (parcie dachu) wypukła linia ściany wydłużała się, a dopóki oczep trzymał pale, nie mogły się one rozpaść na zewnątrz. Prawdopodobnie ściany były także złączone jątkami, podpierającymi dach.

Ściany tych domów musiały posiadać istotnie dużą wytrzymałość na parcie ogromnego dachu, wewnątrz bowiem nie znajdujemy żadnych śladów pali, które by służyły do podtrzymywania dachu, takich, jakie znajdujemy gdzie indziej w przedhistorycznych budowlach Skandynawii. Parcie (rozpór) dachu nie przenosiło się też na pale zewnętrzne, które służyły wyłącznie do podpierania krawędzi dachu, osłaniających ścianę przed działaniem niepogody.

Dziwnie skąpe są nasze wiadomości o domach okresu wikińskiego w Skandynawii, zwłaszcza zaś o domach drewnianych. Tym się też tłumaczy, że tak niejasne są dla nas te dziwne, wielkie budowle Trelleborgu. W starożytnym pogranicznym mieście Hedeby, w Szlezwiku, wykopali niemieccy archeologowie resztki drewnianych domów o bardzo różnorodnej konstrukcji[1], ale są to wszystko budowle niewielkie, nieskomplikowane i nie wyjaśniają nam zagadki jedynych w swoim rodzaju domów trelleborskich. Jedyną i bardzo ciekawą analogię znajdujemy gdzie indziej. Jak wiadomo, we wczesnym średniowieczu były rozpowszechnione relikwiarze i szkatuły w kształcie domów. W Kamieniu na Pomorzu znajduje się słynna szkatułka (ryc. 11), pochodząca z tegoż okresu co grodzisko Trelleborg, a będąca wyrobem nordyckim, przypuszczalnie duńskim; jest ona wykonana z deszczułek kościanych (według niektórych z rogu łosia) w oprawie z pozłacanego metalu. Eliptyczny kształt tej szkatułki, o podłużnych, wypukłych bokach, budził niejednokrotnie zdziwienie, a szwedzki historyk Johnny Roosval w książce *Det baltiska nordens kyrkor* (Kościoły północno-bałtyckie)[2] wyraził przypuszczenie, że kształt ten naśladuje autentyczne budowle palowe. Tak też jest w istocie. Szkatułka z Kamienia jest jedynym znanym odpowiednikiem domów w Trelleborgu.

Nie będziemy się tu więcej zatrzymywali nad konstrukcją samych domów. Na rycinie 4 widzimy biegnące między wypukłymi ścianami domów trzy proste linie zagłębień. Z reguły otwory te są o wiele mniejsze od otworów, będących śladami po domach. Gdybyśmy przypuścili, że i w tych zagłębieniach tkwiły niegdyś pionowe pale, jasne jest, że krępowałyby one komunikację między domami — tam, gdzie musiały być ulice: odległość między poszczególnymi rzędami wynosi zaledwie około metra. Niewątpliwie otwory te mieściły niegdyś tylko niskie pale, służące do podtrzymywania chodnika z desek lub bali. Pomosty tego typu znajdujemy wszędzie w Skandynawii i w krajach bałtyckich, w osiedlach miejskich z okresu wikińskiego lub wczesnego średniowiecza.

Rzędy zagłębień sięgają nieco w głąb placu centralnego, ale urywają się w odległości mniej więcej 2 metrów od środka. Natrafiliśmy tu na cztery bardzo duże otwory, dwa razy głębsze od otworów pozostałych po domach, położone w czterech rogach kwadratu. Spodziewaliśmy się tu znaleźć cztery filary budynku centralnego (świątyni), ale nie udało się nam wykryć śladów po jego ścianach, tak

[1] H. Jahnkuhn, *Haithabu*, Lipsk, 1936.

[2] Uppsala, 1927.

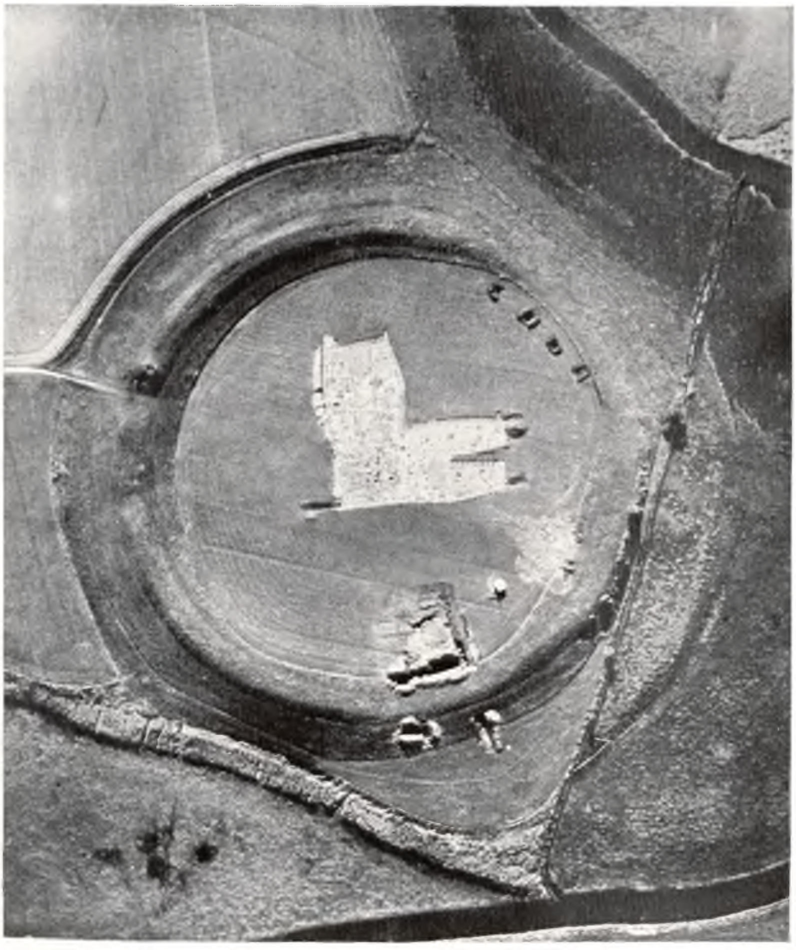


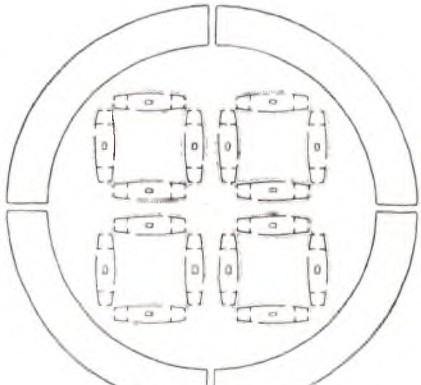
1.

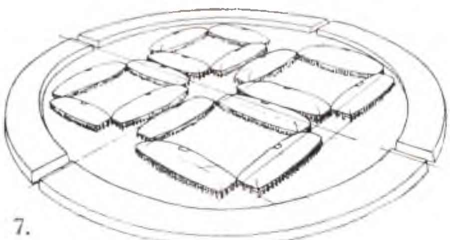

2.


3.


4.


5.


6.


7.



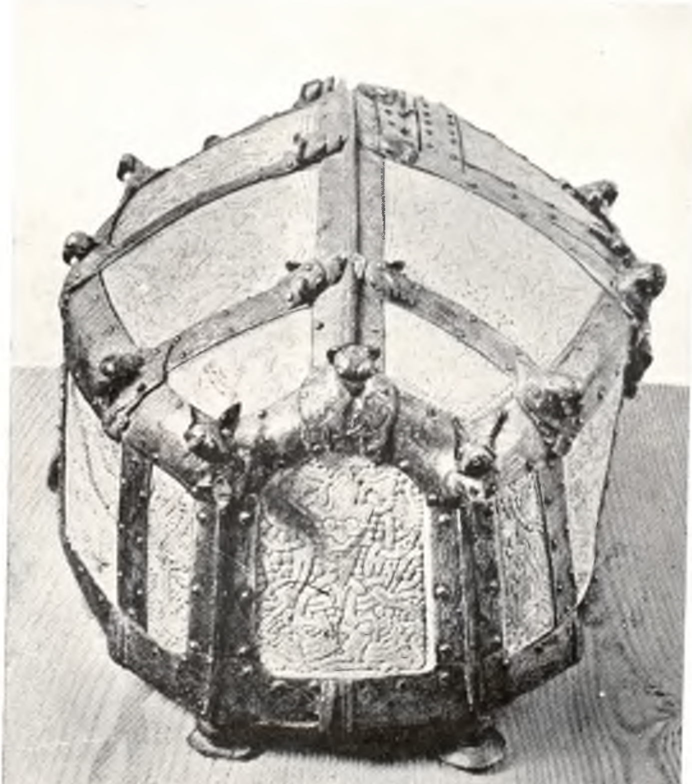
8.



9.



10.



11.





12. 13.

że nie możemy na razie zaryzykować konkretnej hipotezy co do tego, co się tu znajdowało. Dostatecznie jasne jest natomiast jedno: jeżeli przeprowadzimy przekątne między owymi czterema słupami, punkt ich przecięcia wypadnie ściśle w środku całego grodu, przede wszystkim zaś w środku pierścienia tworzonego przez wał, który jest nie tylko okrągły, ale ma kształt matematycznego koła, przy czym zewnętrzne i wewnętrzne krawędzie wału tworzą dwa koła współśrodkowe. Dzisiaj są to po prostu zwały ziemi, ale niegdyś wzdłuż krawędzi wewnętrznej biegł szereg pali, wbitych jeden przy drugim i tak grubych, że na jeden metr przypadała zaledwie para pali. Podstawa zewnętrznej strony wału była wyłożona kamieniami, przed wałem zaś widać otwory po zastrzałach, które podpierały zewnętrzny częstokół. Wewnętrzna krawędź wału jest obecnie przedmiotem jak najdokładniejszych badań, z których wnioskujemy, że jej promień ma 68 metrów długości. Jej kolistość jest tak dokładna, że nie udało się nam znaleźć odchyleń przekraczających pół metra.

Wzdłuż wewnętrznej krawędzi wału stało niegdyś przeszło 800 grubych pali z dębowego drzewa. W czterech miejscach jednakże szereg ten przerywa się i załamuje pod kątem prostym ku wnętrzu wału. Właśnie tam znajdowały się bramy (ryc. 10).

Cztery ulice między blokami domów biegną w kierunku północnym, południowym, wschodnim i zachodnim i kończą się przy bramach, środkowy zaś rząd zagłębień biegnie dalej i wychodzi poza bramy, które były prawdopodobnie osłonięte dachem z poziomych desek. Za rzędem pali bramy posiadały kamienną ścianę, po stronie zaś zewnętrznej bramy znajdowały się podwójne drewniane wrota, prawdopodobnie okute żelazem. Udało się nam znaleźć grube pierścienie i klucze od tych wrót (ryc. 13).

Najbardziej interesującą cechą Trelleborgu jest wyjątkowa prawidłowość jego kształtu. Plan jego, oparty na prostych formułach matematycznych, został wytknięty w terenie przez niezwykle zdolnego mierniczego, bez dostrzegalnych błędów czy odchyleń. Jednostką długości jest, jak w niektórych najdawniejszych kościołach duńskich, stopa rzymska (29,5 cm). Długość domów wynosi 100 stóp rzymskich, krawędź zewnętrzna wału ma 24 × 24 stóp średnicy. Szerokość wału równa się ściśle jednej piątej promienia jego zewnętrznej krawędzi.

Domy nie tylko miały kształt eliptyczny, lecz ponadto plan każdego z nich przedstawia elipsę z ogniskami znajdującymi się poza ścianami szczytowymi — w ten sposób, że dwa sąsiednie i wzajemnie do siebie prostopadłe domy posiadały jedno wspólne ognisko elipsy. Odległość między ogniskami elipsy wynosi 120 stóp rzymskich. Ogniska czterech elips bloku tworzą kwadrat, którego przekątne przecinają się w punkcie położonym w połowie odległości między środkiem a wewnętrzną krawędzią wału. W każdym z domów odległość między ogniskiem elipsy a ścianą poprzeczną równa się połowie odległości między dwiema ścianami poprzecznymi, czyli że stosunek jest 1 : 2 : 1.

Nie będę nużył czytelnika dalszymi szczegółami. Wyjaśnienie matematycznych podstaw Trelleborgu należy do przyszłości. Co do mnie, pragnąłem jedynie wykazać, że tymi właśnie prostymi formułami kierowano się przy opracowaniu jego planu. Podobnej regularności konstrukcji nie zwykliśmy spotykać ani w budowlach okresu wikińskiego, ani w ogóle w czasach wczesno-historycznych, wyjąwszy jedynie kraje kultury klasycznej.

Przy rozwiązywaniu zagadnienia, jakiego typu osadą był niegdyś Trelleborg, ta regularność i świadcząca o rutynie doskonałość planu będą dla nas momentami bardzo istotnymi. Człowiek, któremu powierzono opracowanie planu Trelleborgu, bez wątpienia podejmował się i przedtem — i to niejednokrotnie — podobnych zadań. Plan ten został uprzednio obmyślony w najdrobniejszych szczegółach, wykonany zaś przez budowniczych o wielkim zmyśle organizacyjnym.

Według mego przekonania gród trelleborski wzniesiony został przez „inżyniera“ jednej z drużyn wikińskich. Uważam, że nie jest to nic innego, jak osada wojskowa — stały obóz warowny, będący właśnie fortecą, panującą nad liniami komunikacyjnymi między wybrzeżem Wielkiego Bełtu a środkową częścią Zelandii. Nie dowiemy się, być może, nigdy, kim byli ludzie, którzy ten obóz wybudowali; mogli to być obcy najeźdźcy przybyli z Jutlandii, Szwecji lub Norwegii, ale mogła być i niewielka drużyna zawodowych Wikingów, którzy wybrali Trelleborg jako bazę dla swych wypraw. Mogło to być także jedno z owych *contubernia*, w których, jak opowiada duński kronikarz Saxo Grammaticus, znakomity król anglo-duński Knut Wielki (zmarły w r. 1035) rozmieszczał swe wojska na leże zimowe. W każdym bądź razie nasze drobne znaleziska (ryc. 9, 12 i 13) wyraźnie świadczą, że mieszkańcy Trelleborgu mogli pochodzić jedynie ze Skandynawii.

[3] Jomsborg — często wymieniany w sagach gród lub port warowny, położony prawdopodobnie w pobliżu Wolina na Pomorzu. Życie wojowników było tu poddane surowym regułom; obowiązywała ich bezżenność i kobiety nie miały dostępu do grodu. Wejście do portu zamykały żelazne wrota, nad którymi był przerzucony most łukowaty z wznoszącą się na nim potężnie ufortyfikowaną wieżą.

Osobliwością Trelleborgu jest to, że znajdujemy w nim 16 domów najzupełniej do siebie podobnych (koszary), nie znajdujemy zaś wyróżniającego się rozmiarami i położeniem domu wodza. Swiadczy to o duchu braterstwa i równości, podobnym do panującego w legendarnym Jomsborgu[3] i znanym nam skądinąd w okresie wikińskim, a tak odmiennym od układu stosunków społecznych w średniowieczu.

Trelleborg uważać należy za przykład wspaniałego talentu organizacyjnego Wikingów. Wystarczy przypomnieć, czego dokonali oni w Brytanii i Normandii, by sobie uprzytomnić, że byli oni czymś więcej niż dzikimi barbarzyńcami. Wyobrażam sobie, że z takich właśnie grodów, jak Trelleborg, panowali oni nad krajami zdobytymi w zachodniej Europie.

Gdzie się nauczyli Wikingowie wznosić takie obozy czy grody, pozostaje i nadal problemem do rozwiązania. Metoda konstrukcji domów (pale) jest nordycka, ale sam obóz został prawdopodobnie zbudowany według obcego wzoru. Najbardziej naturalne byłoby szukać prototypu Trelleborgu w Wielkiej Brytanii. Obozy rzymskie w Anglii cechuje ta sama wybitna regularność formy, i tak samo mają one cztery bramy, ale kształt ich jest kwadratowy lub prostokątny. Bardzo jest prawdopodobne, że tradycje rzymskie zachowały się w Wielkiej Brytanii, ulegając tu pewnym przekształceniom, i że one to posłużyły Wikingom za wzór. Mam nadzieję, że przyszłość coś więcej nam o tym powie.

Tłum. z ang. W. Jakubowski

ILUSTRACJE

1. Mapka Zelandii. Trelleborg położony jest między miastami Slagelse a Korsör.
2. Trelleborg widziany z lotu ptaka (w widłach utworzonych przez zbieg dwóch strumieni).
3. Ślady domu o kształcie elipsy (zdjęcie z lotu ptaka).
4. Dwa równoległe domy. Między domami widać uliczkę, zaznaczoną trzema rzędami otworów pozostałych po palach, które podtrzymywały chodnik.
5. Plan czterech domów wewnątrz grodziska (zdjęcie z lotu ptaka).
6. Schematyczny plan Trelleborgu (16 domów o kształcie elipsy).
7. Rekonstrukcja obozu.
8. Boczna ściana jednego z domów zaznaczona dwoma szeregami zagłębień (szereg wewnętrzny zagłębień podłużnych zaznacza linię ściany, szereg zewnętrzny — linię pali).
9. Ostrza strzał.
10. Jedna z bram w wale (3 metry szerokości, 17 długości).
11. Szkatułka z Kamienia.
12. Sprzączka z późnego okresu wikińskiego (ok. 950—1000 r.).
13. Nożyce, klucz, kłódka, ostrze włóczni.

ARTUR ALMHULT, ARNE HOLMBERG, ADOLF SCHÜCK (Sztokholm)

AKADEMIE SZWEDZKIE

WSTĘP[1]

Szwecja, jak wszystkie kraje kulturalne, od dawna posiada akademie, czyli stowarzyszenia, których celem jest popieranie różnych nauk i sztuk. Najstarsza z obecnie istniejących w Szwecji akademii została założona w roku 1739, najmłodsza — w 1932. W XVIII wieku powstała między innymi *Kungl. Vetenskapsakademien* (Królewska Akademia Nauk), *Vitterhets Historie och Antikvitetsakademien* (Akademia Literatury, Historii i Starożytności) oraz *Svenska Akademien* (Akademia Szwedzka). Instytucje te obok paru innych są opisane niżej.

Obecna Królewska Akademia Sztuk wywodzi się właściwie z *Ritarakademien* (Akademia Rysunków), szkoły założonej w roku 1735 celem kształcenia artystycznego rzemieślników zatrudnionych przy budowie pałacu królewskiego, właśnie wtedy wznoszonego. W siódmym dziesiątku XVIII stulecia szkoła ta przybrała charakter zbliżony do akademii i została przemianowana na *Malar- och Bildhuggarakademien* (Akademia Malarstwa i Rzeźby). Od roku 1810 znana jest już pod nazwą *Kungl. Akademien för de Fria Konsterna* (Królewska Akademia Sztuk Wyzwolonych) i obecnie sprawuje nadzór nad Szwedzką Królewską Szkołą Sztuk Pięknych. Od roku 1905 sprawozdania sporządzane przez sekretarza Akademii były drukowane jako *Meddelanden* (Wiadomości). W latach 1887—1891 L. Looström ogłosił historię tej Akademii, a w roku 1935 E. Hultmark wydał sprawozdanie z urządzanych przez nią wystaw, zatytułowane *Kungl. Akademiens för de Fria Konsterna utställningar 1794—1887* (Wystawy Królewskiej Akademii Sztuk Wyzwolonych 1794—1887). *Kungl. Musikaliska Akademien* (Królewska Akademia Muzyczna), założona w roku 1771, na początku swego istnienia prowadziła nauczanie muzyki w pewnej szkole średniej, która w roku 1886 została przekształcona na konserwatorium muzyczne. Dzieje jej w okresie od 1771 do 1921 r. ogłosili O. Morales i T. Norlind (1921), a w okresie od 1921 do 1931 — O. Morales (1932).

Kungl. Krigsvetenskapsakademien (Królewska Akademia Wojenna) została założona w roku 1796 i do roku 1804 była znana pod nazwą *Svenska Krigsmannasällskapet* (Szwedzkie Stowarzyszenie Wojaków). Pierwszym jej członkiem zagranicznym był Napoleon Bonaparte; w chwili obecnej liczba członków zagranicznych dosięgła pięciu. *Svenska Akademien* jest jedyną akademią szwedzką bez członków zagranicznych. *Krigsvetenskapsakademien* ogłasza *Handlingar och Tidskrift* (Rozprawy i Czasopismo).

Pomijając pewną liczbę towarzystw naukowych, jedyną akademią założoną w wieku XIX była *Kungl. Lantbruksakademien* (Królewska Akademia Rolnicza), założona w roku 1811. Już w roku 1814 otrzymała ona w darze posiadłość w pobliżu Sztokholmu, jako teren dla badań doświadczalnych w zakresie rolnictwa. Nosi ona nazwę *Lantbruksakademiens Experimentalfält* (Stacja Doświadczalna Akademii Rolniczej). Akademia ta i jej zakłady doświadczalne ogłosiły wielką liczbę prac i rozpraw. W roku 1936 ukazał się właśnie 75 rocznik *Lantbruksakademiens Handlingar och Tidskrift* (Rozprawy i Czasopismo Akademii Rolniczej). W roku 1913 J. Juhlin-Dannfelt wydał zarys historyczny działalności tej akademii.

Stulecie bieżące było świadkiem narodzin dwóch akademii. Pierwsza z nich, *Ingenjörsvetenskapsakademien* (Akademia Nauk Technicznych), została założona w roku 1919 i ogłasza *Handlingar* (Rozprawy), *Meddelanden* (Wiadomości) i kwartalnik *I. V. A.*, poświęcony wiadomościom technicznym.

Najmłodsza z akademii, działająca w Upsali, podczas gdy inne mieszczą się w Sztokholmie, to *Gustav Adolfsakademien för Folkslivsforskning* (Akademia im. Gustawa Adolfa dla Badania Folkloru), założona w roku 1932. Instytucja ta ogłasza m. in. roczniki *Saga och Sed* (Saga i Obyczaj) oraz kwartalnik *Folkliv* (Życie Ludu).

W ciągu roku budżetowego 1936/37 akademie szwedzkie otrzymały dotacje rządowe

[1] Opracował Artur Almhult.

w wysokości około miliona koron; z tej sumy *Vitterhetsakademien* otrzymuje przeszło jedną trzecią.

Dawniej nierzadko „akademiami“ nazywano uniwersytety i wyższe szkoły szwedzkie, np. Akademię w Lund i Akademię Wojenną, która była właściwie szkołą wojskową. Z drugiej strony istnieje w Szwecji szereg towarzystw naukowych, których organizacja i sposób pracy są podobne, jak w akademiach. Do nich należą — w kolejności lat powstawania — *Kungl. Samfundet för Utgivande av Handskrifter Rörande Skandinaviens Historia* (Królewskie Towarzystwo dla Ogłaszania Rękopisów z Zakresu Historii Skandynawii), założone w roku 1821, w mieście uniwersyteckim Uppsali *Kungl. Vetenskapssocieteten i Uppsala* (Królewskie Towarzystwo Naukowe w Uppsali), poświęcone głównie naukom przyrodniczym, założone w roku 1710 jako *Collegium Curiosorum,* i *Kungl. Humanistiska Vetenskapssamfundet i Uppsala* (Królewskie Towarzystwo Nauk Humanistycznych w Uppsali) założone w r. 1881. W Lund istnieją *Kungl. Fysiografiska Sällskapet i Lund* (Królewskie Towarzystwo Fizjograifczne w Lund), założone w 1772, i *Kungl. Humanistiska Vetenskapssamfundet i Lund* (Królewskie Stowarzyszenie Naukowo-Humanistyczne w Lund), założone w 1918 r. *Vetenskapssocieteten i Lund* Towarzystwo Fizjologiczne w Lund), zało- w roku 1920, ma za członków przeważnie młodych humanistów. W Göteborgu mamy *Kungl. Vetenskaps- och Vitterhetssamhället i Göteborg* (Królewskie Stowarzyszenie Naukowo-Literackie w Göteborgu), założone w 1773 roku, a obejmujące zarówno nauki humanistyczne jak przyrodnicze. W Karlskronie istnieje *Kungl. Örlogsmannasällskapet* (Królewskie Towarzystwo Marynarki Wojennej), założone w roku 1771 i stanowiące instytucję morską odpowiadającą Królewskiej Akademii Wojennej. Większość towarzystw naukowych wydaje roczniki, rozprawy lub inne periodyki.

I

AKADEMIA SZWEDZKA *(SVENSKA AKADEMIEN)*[2]

ZAŁOŻENIE I DALSZY ROZWÓJ

Już królowa Krystyna (1644—1654) nosiła się podobno z zamiarem stworzenia akademii dla pielęgnowania języka szwedzkiego, wzorowanej zapewne na Akademii Francuskiej, założonej w roku 1634. W każdym razie w latach następnych różne towarzystwa naukowe poświęcały się badaniu języka, pracując głównie nad ułożeniem słownika szwedzkiego. *Vitterhetsakademien,* założona w roku 1753, miała za zadanie pracę nad językiem szwedzkim i szwedzką literaturą, lecz w tym zakresie działalność jej zamarła, jak się wydaje, w ciągu siódmego dziesiątka XVIII stulecia.

Król Gustaw III, który w czasie swego pobytu w Paryżu był obecny na posiedzeniu Akademii Francuskiej, założył Akademię Szwedzką 20 marca 1786 r.[3] Głównym zadaniem jej miała być piecza nad czystością języka szwedzkiego. Prócz tego miała ona ułożyć słownik i gramatykę tego języka i ogłaszać prace sprzyjające podniesieniu i ustaleniu dobrego smaku w jego użyciu. Poza drobnymi różnicami przepisy te zostały zapożyczone ze statutu Akademii Francuskiej, która pod wielu względami była wzorem dla Akademii Szwedzkiej. Akademia przyjęła hasło: „Geniusz i smak“, miała się bowiem zajmować nie tylko językiem, lecz przede wszystkim być wyrocznią dobrego smaku. Król życzył sobie, by Akademia przez swe własne pisma i przez poprawianie prac konkursowych stworzyła przykłady wzorowej stylizacji.

Gustaw III na wiele sposobów opiekował się swym tworem. Sam wybrał pierwszych trzynastu członków z pomiędzy ustalonej liczby osiemnastu; ci zaś — do pewnego stopnia pod kierunkiem króla — wybrali pozostałych pięciu. Później Akademia sama już obsadza wakujące miejsca, przedkładając jednak wybór swój do zatwierdzenia królowi jako swemu patronowi. Rzadko się jednak zdarzało, by król wybór zakwestionował. Członkowie wyznaczeni przez Gustawa byli częściowo wybitnymi mężami stanu i urzędnikami, częściowo zaś uczonymi i pisarzami. Postanowiono, że między tymi grupami członków nie będzie żadnej różnicy w stopniu akademickim i że fotele członków będą ustalane przez losowanie; przy tym nowy członek otrzymywał zwykle fotel swego poprzednika. W Akademii Francuskiej często wspomina się o „czterdziestym pierwszym fotelu“, tj. o tych, którzy do niej nie należą a zasługują na wybór; podobnie niejeden pisarz nie został członkiem Akademii Szwedzkiej, chociaż opinia publiczna bez wahania przyznawała mu do tego prawo. Między akademikami francuskimi nie znajdujemy Descartesa, Molière‘a, Rousseau‘a i Zoli; między szwedzkimi brak Bellmana, Almquista, Strindberga i Frödinga.

---

[2] Opracował Artur Almhult.

[3] Z książek dotyczących Akademii Szwedzkiej wymienimy: G. Ljunggren, *Svenska Akademiens historia,* 2 t., 1886 i H. Schück, *Svenska Akademiens historia,* 4 t., 1935—1937 (niezakończona).

Zagajenie prac Akademii Szwedzkiej wróżyło jej pomyślność. Pierwsze jej zebranie publiczne dnia 5 kwietnia 1786 r. w Börssalen, tj. w wielkiej sali giełdy królewskiej, udało się znakomicie, w niemałej mierze dzięki wspaniałemu przemówieniu samego Gustawa. Obdarzył on Akademię licznymi przywilejami: członkom jej zapewnił wysokie stanowisko w społeczeństwie, wprowadził dla nich tradycyjne zebrania prywatne w swym pałacu, przyznał wreszcie roczną dotację rządową. Król sam rzadko opuszczał zebrania Akademii, jakkolwiek pozostawiał jej całkowitą swobodę działania. Warto zauważyć, że inaczej, niż inne szwedzkie akademie, Akademia Szwedzka nie ma w swej nazwie przymiotnika „królewska" *(Kunglig)*, jakkolwiek ze wszystkich naówczas istniejących cieszyła się największymi względami króla.

W ciągu pierwszych lat swego istnienia Akademia nawiązała styczność z publicznością głównie przez swe konkursy. Ogłaszała ona tematy konkursowe w zakresie krasomówstwa i poezji. Sam król zdobył pierwszą nagrodę za przemówienie (anonimowe) ku czci feldmarszałka Lennarta Torstensona. Zarówno Gustaw, jak osoby prywatne fundowali nagrody w konkursach literackich.

Śmierć Gustawa III w roku 1792 zadała poważny cios Akademii. Rządy, które potem nastąpiły, mało przywiązywały do niej wagi, a zbyt śmiałe przemówienie inauguracyjne pewnego nowego elekta wywołało nawet czasowe zawieszenie jej działalności. Pomimo to Akademia ciągle była przez opinię publiczną wysoko poważana i na początku XIX stulecia liczyła między swymi członkami takich poetów, jak Tegner, Geijer i Wallin.

W ciągu drugiej połowy XIX stulecia Akademia straciła kontakt z bieżącymi prądami w literaturze i przestała na nie oddziaływać. Z drugiej strony doszła do nowego znaczenia dzięki swej pracy nad nowym, szczegółowym słownikiem szwedzkim oraz dzięki dysponowaniu nagrodą Nobla w zakresie literatury — działalności zupełnie niezwiązanej z pierwotnym jej zadaniem pielęgnowania języka i literatury szwedzkiej.

W ciągu ostatnich lat zainteresowanie społeczeństwa Akademią wzrosło ponownie, jak tego dowodzi ożywiona dyskusja publiczna nad obsadzeniem fotela opróżnionego przez śmierć jednego z członków. Rzadko się zdarzało, by któryś z członków zgłosił rezygnację, albo by ktoś nie przyjął wyboru. Członkowie Akademii są wybitnymi jednostkami z różnych dziedzin działalności kulturalnej: należą do niej mężowie stanu, kaznodzieje, mistrzowie języka szwedzkiego, historycy literatury i znani uczeni, np. sławni filozofowie, archeologowie, podróżnicy, i wreszcie pisarze, stanowiący obecnie przeszło jedną trzecią „osiemnastu".

TRADYCJE I DZIAŁALNOŚĆ

Akademia Szwedzka zachowała dotąd wiele ze swych dawnych tradycji. Od chwili założenia wybiera z pomiędzy swych członków trzech urzędników: dożywotniego sekretarza, który prowadzi bieżące sprawy (od roku 1931 zajmuje to stanowisko dr P. Hallström), dyrektora, który jest jednocześnie jej przewodniczącym, oraz kanclerza, tj. wiceprzewodniczącego. Dwóch ostatnich obiera się co pół roku.

Akademia obchodzi corocznie swe święto 20 grudnia, w dniu urodzin Gustawa Adolfa. Uroczystość nadal odbywa się zawsze w wielkiej sali giełdy. Akademia zachowała jeszcze prawo korzystania z tej sali i przyległych komnat z tytułu donacji królewskiej, ale z prawa tego czyni użytek tylko w dniu swej uroczystości. Odbywa się ona według dawnego ceremoniału. Członkowie Akademii zajmują miejsca dokoła stołu w środku sali zapełnionej publicznością w strojach uroczystych; obecni członkowie rodziny królewskiej zajmują miejsca na specjalnym balkoniku. Każdy z członków Akademii (albo członkiń, gdyż i Selma Lagerlöf do niej należy) ma numerowany fotel, a przed sobą na stole zapaloną świecę i szklankę słodzonej wody.

Przyjęcie nowoobranych członków odbywa się w czasie uroczystości z zachowaniem tradycyjnych zwyczajów. Sekretarz wprowadza nowego członka, który wygłasza przemówienie poświęcone życiu i pracom swego poprzednika, i sam z kolei zostaje powitany przez przewodniczącego. Następnie przewodniczący ogłasza nazwiska dorocznych laureatów. Corocznie Akademia wybija medal na cześć najwybitniejszego Szweda, którego życiorys zostaje opracowany przez jednego z członków Akademii. Lecz nie zawsze w gronie osiemnastu wakuje miejsce na grudzień, w tym wypadku jeden z członków wygłasza przemówienie, które często składa się z wyjątków rozprawy ku czci osoby honorowanej medalem właśnie tego roku. Na obchodzie stopięćdziesiątej rocznicy założenia Akademii, w roku 1936, przewodniczący jej wygłosił przemówienie poświęcone jej założycielowi, sekretarz dożywotni zarysował dzieje instytucji, jeden z członków odczytał wiersz na jej cześć.

W ciągu znacznej części roku Akademia zbiera się co tydzień. Przyznaje ona różne nagrody i subsydia. Tak zwana Wielka Nagroda — złoty medal — zostaje przyznawana za dzieło literackie, ale nie w regularnych odstępach czasu. Nagroda Królewska czyli Karola Jana — to znowu doroczny dar rządzącego króla dla pisarza lub uczonego.

Akademia zabiera autorytatywnie głos w różnych kwestiach, np. w sprawie uznania ostatniego oficjalnego zbioru hymnów szwedzkich. Statut Akademii nakazuje jej ogłoszenie słownika szwedzkiego i gramatyki, celem za-

chowania czystości języka. W roku 1836 Akademia ogłosiła instrukcje do wydania *Svensk Spraklära* (gramatyki szwedzkiej), lecz później pracę tę podjęli prywatni uczeni i nauczyciele. W pierwszych latach swego istnienia Akademia rozpoczęła przygotowania do wydania słownika. Spełzły one jednak na niczym, gdyż wynikiem tych prac było raczej dzieło uczonych amatorów niż językoznawców. W drugiej połowie XIX stulecia przygotowania do słownika oparto na bardziej naukowo-filologicznej podstawie i w roku 1893 ukazało się wreszcie pierwsze wydanie monumentalnego słownika Akademii Szwedzkiej ułożonego według współczesnych metod leksykograficznych. Był on pierwotnie planowany bardzo szeroko, lecz później zakres jego został nieco zwężony. Dzieło to wydawane przez specjalny komitet redakcyjny w Lund, składający się z wybitnych językoznawców nadzorowanych przez Akademię, obejmuje obecnie trzynaście tomów. Czternasty tom drukowany obecnie zawiera literę *K*. Mniejszy słownik języka szwedzkiego (8 wydanie w roku 1930) jest podstawowym podręcznikiem poprawnej pisowni szwedzkiej.

Pierwsze miejsce między publikacjami Akademii zajmują *Handlingar* (Rozprawy), obejmujące obecnie dwie serie, z których jedna zawiera 62, druga — 46 tomów. *Handlingar* podają przemówienia inauguracyjne nowych członków, przemówienia przewodniczącego, przemówienia ku czci odznaczonych Szwedów, ogłaszają tematy konkursowe i wreszcie prace i utwory poetyckie członków Akademii.

Gustaw III, prócz darów z prywatnej szkatuły, przyznał Akademii jako donacje wpływy z pewnych połowów łososia oraz z pewnych grzywien. W chwili obecnej bezpośrednie subwencje rządowe dla Akademii są nieznaczne: 6 000 koron do podziału między pisarzy, a 2 240 jako równoważnik dawnych wpływów z grzywien, przejętych obecnie przez państwo. Głównym źródłem dochodów Akademii jest jednak monopol na wydawanie i sprzedaż oficjalnego dziennika *Post och Inrikes Tidningar*, zwłaszcza wpływy z zamieszczanych w nim ogłoszeń. Sumy uzyskane na tej drodze pokrywają właśnie koszty publikacji słownika Akademii. Akademia posiada również pewne legaty.

NAGRODA NOBLA

Szeroka publiczność najlepiej zna Akademię Szwedzką z jej uroczystości dorocznej i z przyznawanej przez nią nagrody literackiej Nobla. Prawo do przedstawiania kandydatów do tej nagrody przysługuje członkom Akademii Szwedzkiej, Francuskiej i Hiszpańskiej, pewnym członkom innych akademii i towarzystw literackich, oraz wykładającym literaturę, estetykę i historię na uniwersytetach. Nazwiska kandydatów muszą być nadesłane przed 31 stycznia; przepis ten uniemożliwia uzyskanie nagrody pisarzowi, którego książka uzyskała właśnie w bieżącym roku największą poczytność. Pisarze często przedstawiają siebie samych, ale takie wnioski są oczywiście ignorowane. Specjalni biegli oraz tzw. Komitet Nobla wybrany z pośród „osiemnastu" rozważa wszystkie propozycje otrzymane z właściwych źródeł. Mają oni do dyspozycji bibliotekę pomocniczą, dostępną również dla szerokiej publiczności. Jest to biblioteka im. Nobla; zawiera ona około 70 000 książek, głównie współczesnych, wybitnych dzieł literackich oraz dzieł z zakresu historii literatury. Zauważmy, że dwóch polskich pisarzy uzyskało literacką nagrodę Nobla: Sienkiewicz w 1905 r. i Reymont w 1924.

II

KRÓLEWSKA SZWEDZKA AKADEMIA NAUK[4]
(KUNGL. SVENSKA VETENSKAPSAKADEMIEN)

OD ZAŁOŻENIA DO CHWILI OBECNEJ

Królewska Szwedzka Akademia Nauk święcić będzie za dwa lata po raz drugi jubileusz swego stulecia, gdyż inauguracyjne jej posiedzenie odbyło się dnia 2 czerwca 1739 roku. Do założycieli tego stowarzyszenia „dla popierania pożytecznych nauk" (tak zostało ono określone w charakterystycznym stylu XVIII stulecia) należeli m. in. sławny Karol Linneusz, gorąco oddany sprawie organizacji nowej akademii, i wicehrabia Anders Johan von Höpken, autor projektu statutu, przyjętego na zebraniu organizacyjnym i zatwierdzonego przez króla w kilka lat później. Von Höpken został też pierwszym sekretarzem Akademii i, chociaż zajmował odpowiedzialne to stanowisko tylko przez dwa lata, do końca życia wywierał poważny wpływ na jej rozwój. Jako wybitny mąż stanu, który kolejno zajmował najwyższe stanowiska w państwie, nadawał się znakomicie na rzecznika sprawy Akademii wobec rządu i riksdagu.

W roku 1747 Akademia uzyskała monopol na ogłaszanie i sprzedaż *Almanachu Szwedz-*

[4] Opracował Arne Holmberg.

kiego, zdobywając w ten sposób stałe i pewne źródło dochodów. Przywilej ten był później kilkakrotnie odnawiany i do dziś dnia stanowi główną jej podstawę materialną. Niebawem przystąpiła Akademia do przedsięwzięcia wielkiego i kosztownego — do budowy obserwatorium astronomicznego. Miasto Sztokholm ofiarowało na ten cel odpowiednie tereny, a rząd udzielił pomocy materialnej.

W dziesięć lat po założeniu Akademii wspaniałe powodzenie jej przedsięwzięć było już widoczne. W roku 1750 zdobyła Akademia na stanowisko swego sekretarza Pehra Wargentina, astronoma i statystyka o wszechświatowej sławie. Został on mianowany dyrektorem nowego obserwatorium, którego budowę zakończono w roku 1753. Był to człowiek ogromnie pracowity, który oddał całą swą wiedzę i talent na usługi Akademii, ale wreszcie musiał ustąpić pod nawałem pracy. W roku 1776 pewne stowarzyszenie prywatne udzieliło Akademii subwencji na opłacanie drugiego sekretarza.

Po śmierci Wargentina w roku 1783 Akademia przebyła okres upadku, spowodowany prawdopodobnie trudnością znalezienia kogoś odpowiednio kompetentnego na stanowisko sekretarza. Postanowiono, że Akademia będzie zatrudniała dwóch sekretarzy, z których jeden poświęci się wyłącznie zarządowi obserwatorium. Sprawy ułożyły się tak, że w roku 1796 astronom Daniel Melanderhjelm zgodził się objąć wakujące stanowisko głównego sekretarza tylko pod warunkiem otrzymania do dyspozycji dwóch wicesekretarzy. W owym czasie Akademia otrzymała dar niezmiernie cenny: fundację P. J. Bergiusa (zmarłego w roku 1790), który zapisał jej swoją posiadłość Bergielund, w alei Karlberg na skraju Sztokholmu, przeznaczając go na urządzenie wzorowego ogrodu botanicznego. Brak funduszów skazał jednak instytucję tę na wegetowanie w ciągu pierwszych 90 lat swego istnienia.

W roku 1746 liczba członków Akademii wzrosła do 100. Zgadzano się ogólnie, że grono wybranych członków powinno się ograniczyć do stosunkowo nielicznej garstki najwybitniejszych intelektualistów kraju. Ostatecznie ustalono formalnie, że liczba członków krajowych nie przekroczy setki. Od pierwszej chwili od członków wymagano wysokiego poziomu naukowego. Wprawdzie społeczeństwo pragnęło widzieć między członkami Akademii wielu wybitnych mężów, często hojnie wspierających zamierzenia Akademii — tym bardziej że miało to wielkie znaczenie dla społecznej roli tej instytucji — tym niemniej jednak rozstrzygające było zainteresowanie, którym kandydat darzył naukę, przy czym zainteresowanie to musiało być więcej niż platoniczne: od wszystkich członków wymagano twórczości naukowej. Najwcześniejsze ustawy uchwalone przy założeniu Akademii ustalały, że jeżeli członek „wbrew oczekiwaniom" w ciągu dwóch lat nie ogłosi żadnej pracy, ani nie uczyni nic dla dobra Akademii, ma „jako zbędny" po upływie tych dwóch lat stracić swój fotel i głos. Usunięcie członka było jednak, rzecz jasna, sprawą niezmiernie poważną i kilkakrotnie po powzięciu takiej uchwały odraczano jej wykonanie. Jednak w roku 1748 skreślono pięciu członków zgodnie z przepisem, a w roku 1752 znów jednego. Ostatnie usunięcie pewnej liczby członków miało miejsce w roku 1783.

W ciągu XVIII stulecia wybierano członków nie troszcząc się o zachowanie równowagi między liczbą przedstawicieli różnych gałęzi wiedzy. Prawda, że w owych czasach specjalizacja nauk nie posunęła się jeszcze tak daleko, jak w chwili obecnej. Tym niemniej wielokrotnie proponowano dokonanie klasyfikacji członków. Porozumienie w tej sprawie osiągnięto dopiero w roku 1798, gdy postanowiono podzielić członków na dziewięć grup. Znamienne dla ówczesnego pojmowania zadań Akademii, jako protektorki „nauk pożytecznych", były nazwy pierwszych dwóch grup, a mianowicie: „Gospodarka narodowa i rolnictwo" i „Przemysł i handel obywatelski" (razem 25 osób). Wśród pozostałych grup jedna tylko uwzględniała „Nauki matematyczne" (18 członków).

Otwarte zerwanie z tym utylitarnym stanowiskiem nastąpiło w roku 1818, gdy sekretarzem Akademii został J. J. Berzelius, wybitny chemik. Berzelius odznaczał się szerokim poglądem oraz wielkimi zdolnościami organizacyjnymi i w ciągu 30 lat swych rządów (1818—1848) położył podwaliny wszelkich poczynań Akademii do dnia dzisiejszego. Pierwszą jego troską było przekształcenie Akademii na instytucję ściśle naukową. W tym celu zmienił całkowicie system klasyfikacji zaprowadzony w roku 1798; dwie grupy o celach praktycznych zostały połączone w jedną, a liczba grup dotyczących nauk przyrodniczych i medycyny wzrosła z czterech na siedem. Równie ważne były zmiany wprowadzone w związku z tym w trybie przyjmowania nowych członków. Jakkolwiek plenum Akademii rozstrzygało w tej sprawie ostatecznie, odpowiednia grupa musiała przedtem wystąpić z odpowiednio przygotowaną i uzasadnioną propozycją. Z obowiązków ciążących na członkach przekształconej Akademii, Berzelius podkreślał szczególnie śledzenie rozwoju różnych dziedzin nauki. Doroczna uroczystość Akademii (31 marca) została uznana za właściwą sposobność do sprawozdań z postępów nauki. Po raz pierwszy sprawozdanie takie przedstawiono na uroczystościach w roku 1821. Ogłaszano je potem w rozwiniętej postaci pod tytułem *Arberättelser öfver vetenskapernas framsteg* (Doroczne sprawozdania z postępów nauki). Berzelius sam podjął się składania sprawozdań z dziedziny chemii,

a do roku 1839 również z fizyki. Dowodem międzynarodowego zainteresowania tymi sprawozdaniami było ogłaszanie ich w przekładzie niemieckim i francuskim. Ostatecznie jednak Akademia musiała stwierdzić, że nie może podołać tej pracy, do której materiały co roku wzrastały, i wkrótce po śmierci wielkiego chemika zaniechano ogłaszania tych sprawozdań. Podobne publikacje zaczęły się niebawem ukazywać za granicą i z nich powstała wielka liczba czasopism sprawozdawczych, nieodzownych dla współczesnego badacza.

Z biegiem czasu Akademia zgromadziła wielkie zbiory botaniczne, zoologiczne, mineralogiczne i etnologiczne, a koszty magazynowania i konserwacji tych zbiorów przekroczyły jej zasoby pieniężne. Wobec tego Akademia zdecydowała się w roku 1919 przekazać swe zbiory państwu, które odtąd sprawuje nad nimi pieczę. Zbiory te, do których potem dołączono inny wielki dar — gabinet zoologiczny Gustawa von Peykulla, wielkiego ochmistrza koronnego, złożyły się na *Sveriges Naturhistoriska Riksmuseum* (Szwedzkie Muzeum Państwowe Historii Naturalnej), stanowiące własność państwa, lecz znajdujące się pod nadzorem Akademii. Później dział etnograficzny oddzielono od Muzeum Narodowego i utworzono niezależne *Statens Etnografiska Museum* (Państwowe Muzeum Etnograficzne), które jednakże pozostało również pod nadzorem Akademii.

Berzelius interesował się także żywo biblioteką Akademii. Uzyskał dla niej roczną subwencję i prawo do otrzymywania obowiązkowego egzemplarza większości wydawnictw naukowych. Jej działalność wymienna z zagranicą została również znacznie rozszerzona.

W ciągu XVIII stulecia rząd i różne instytucje rządowe zwracały się do Akademii o autorytatywną opinię w sprawie rozmaitych zagadnień naukowych, technicznych i ekonomicznych. W czasach Berzeliusa działalność ta była szeroko zakrojona, w znacznym stopniu dzięki osobistej powadze wielkiego uczonego. Jakkolwiek przywiązywał on tak wielką wagę do zagadnień ściśle naukowych, będąc sam jednym z najznakomitszych badaczy swego wieku, posiadał rzadki dar zajmowania wyraźnego i zdecydowanego stanowiska, ilekroć natrafiał na zagadnienia ważne praktycznie dla społeczeństwa. Powaga jego w Akademii była tak wielka, że wiele postanowień powzięła Akademia w owym czasie po prostu pod jego dyktandem.

Berzelius zmarł w roku 1848, a następcą jego został Piotr Fryderyk Wahlberg, botanik i podróżnik, który stanowisko to zajmował do roku 1866. Był to urzędnik obowiązkowy i energiczny, ale niezbyt skłonny do inicjatywy i samodzielnej decyzji w ważnych posunięciach. W czasie jego urzędowania Akademia przyczyniła się do wielu poważnych wypraw naukowych, jak np. sławne okrążenie kuli ziemskiej przez fregatę *Eugenie* (1851—1853), którego naukowe wyniki zostały później ogłoszone w trzytomowym dziele (1857—1910). Riksdag z lat 1856—1858 uchwalił subwencję na zorganizowanie systemu obserwacji meteorologicznych na terenie całej Szwecji i przedsięwzięcie to zostało oddane pod nadzór Instytutu Fizycznego Akademii. Od owego czasu instytucja ta ogłosiła czternaście tomów *Obserwacji Meteorologicznych w Szwecji.*

Za następcy Wahlberga, astronoma Daniela Jerzego Lindhagena, którego urzędowanie trwało do roku 1901, powstał *Statens Meteorologiska Centralanstalt* (Państwowy Instytut Meteorologiczny) z inicjatywy Akademii, która podjęła się dokonywania obserwacji meteorologicznych i ogłaszania ich. Nowy ten instytut znajdował się pod zarządem Akademii do roku 1919, kiedy to został całkowicie zreorganizowany i uniezależniony, chociaż w jego zarządzie Akademia była nadal reprezentowana. Za Lindhagena unowocześniono wyposażenie obserwatorium w przyrządy, a w roku 1880 rozpoczęło ono wydawanie własnych publikacji naukowych pn. *Astronomiska iakttagelser vid Stockholms Observatorium* (Obserwacje astronomiczne Obserwatorium Sztokholmskiego), które ukazują się obecnie pod zmienionym tytułem *Astronomiska Annaler* (Roczniki Astronomiczne). W tym samym mniej więcej czasie Fundacja Bergiusa wkroczyła w nowy okres rozwoju. Sztokholm rozrósł się wtedy tak, że posiadany przez Akademię ogród botaniczny (Bergielund) znalazł się już wewnątrz miasta i wartość zajmowanych przezeń 18 akrów gruntu wzrosła tak znacznie, że można było z jego sprzedaży uzyskać przeszło milion koron. Z tej sumy Akademia zakupiła znacznie większy obszar (około 62 akrów) za 230 000 koron w Brunnsviken, o przeszło milę na północ od miasta. Na tym terenie założono naukowo rozplanowane ogrody botaniczne i zbudowano siedzibę wydziału technicznego oraz szkołę ogrodniczą. Fundacja rozpoczęła wtedy wydawanie własnego czasopisma pt. *Acta Horti Bergiani.* Dalszym ważnym rozszerzeniem zakresu działalności Akademii było stworzenie Instytutu Zoologicznego w Kristineberg, na zachodnim wybrzeżu Szwecji. Umożliwił te poczynania legat A. F. Regnella z roku 1877; później instytut ten otrzymał szereg innych dotacji na nowe budynki itd., a obecnie korzysta z rocznej subwencji rządu.

Wspaniałym świadectwem uznania, jakim pod koniec wieku XIX cieszyła się Akademia w międzynarodowym świecie naukowym, jest powierzenie jej w roku 1895 testamentem Alfreda Nobla funkcji przyznawania nagrody Nobla w zakresie fizyki i chemii. Według statutu Fundacji Nobla z dnia 29 czerwca 1900 r.

Akademia wybiera sześciu z piętnastu delegatów wyznaczonych przez korporacje, sprawujące pieczę nad fundacją, i mianuje komitet nagrody z 10 osób, po pięć na każdą z dwóch grup nagród w zakresie fizyki i chemii.

Chr. Aurivillius, następca Lindhagena, był przedtem profesorem i intendentem w dziale entomologicznym w Państwowym Muzeum Historii Naturalnej. Jak jego poprzednik, interesował się on żywo organizacją i od samego początku znalazł rozległe pole działania. Zadanie przyznawania dwu nagród Nobla postawiło Akademię wobec nowych obowiązków, co znowu wymagało rewizji statutu. Rewizja ta, zaaprobowana przez radę królewską w roku 1904, dotyczyła przede wszystkim dawnej metody klasyfikowania członków (obowiązującej od roku 1821), zmieniając ją w kierunku uprzywilejowania fizyki i chemii. W ustalonej przez nią postaci (z nieznacznymi zmianami w roku 1905 i 1920) statut jeszcze dziś jest w mocy. W roku 1905 utworzono Instytut Chemii Fizycznej im. Nobla pod kierownictwem prof. Svante Arrheniusa. Sprawował on je do swej śmierci w roku 1927. Wyniki badań Instytutu są ogłaszane w *Meddelanden fran. Kungl. Vetenskapsakademiens Nobelinstitut* (Wiadomości Instytutu im. Nobla Szwedzkiej Akademii Nauk).

Wśród zadań powierzonych Akademii przez rząd za Aurivilliusa znalazła się sprawa ochrony krajobrazu i zwierzostanu. Na wniosek Akademii w roku 1909 uchwalono ustawę o ochronie przyrody i o zakładaniu parków narodowych. Akademii poruczono wybór specjalnego *Naturskyddkomitte* (Komitet Ochrony Przyrody) dla czuwania nad tą sprawą. Komitet ten wydał szereg publikacji, *Skrifter i naturskyddsärenden* (Pisma w sprawie ochrony przyrody), zawierających artykuły o florze i faunie różnych obszarów oraz informacje o parkach narodowych. Prof. Einar Lönnberg, znany zoolog i gorący obrońca sprawy ochrony dzikich zwierząt w kraju, był duszą tego komitetu i jednym z najczynniejszych współpracowników *Skrifter i naturskyddsärenden.*

W czasie urzędowania Aurivilliusa Akademia otrzymała największy dar prywatny od czasów swego istnienia. Magnus Gustaw Mittag - Leffler, znany matematyk, zapisał w roku 1916 Akademii swą willę w Djursholm (pod Sztokholmem) wraz z znajdującą się tam biblioteką — największą i najcenniejszą biblioteką matematyczną w Skandynawii. Prócz tego zapisał milion koron na stypendia i nagrody dla popierania badań matematycznych. *Makarna Mittag-Leffler Matematiska Stiftelse* (Fundacja Matematyczna im. małż. Mittag-Leffler) otrzymała statut w roku 1919. Zarząd tej fundacji składa się z przewodniczącego, wyznaczanego przez króla, i ze szwedzkich członków wydziału matematycznego Akademii. Fundacja wydaje czasopismo *Acta Mathematica,* założone przez Mittag-Lefflera.

W roku 1923 prof. Aurivillius złożył swój urząd i następcą jego został prof. Henryk Gustaw Söderbaum, chemik i historyk nauk przyrodniczych. Z tą chwilą zaczęła się nowa epoka w rozwoju obserwatorium astronomicznego. Wobec rozrostu stolicy położenie tego obserwatorium stawało się coraz bardziej niedogodne. Dzięki wielkiej dotacji Knuta i Alicji Wallenberg i korzystnej umowie z miastem Sztokholmem o sprzedaż gruntu zdobyto wystarczające fundusze na przeniesienie całego instytutu na teren bardzo dogodny, mianowicie do podmiejskiej dzielnicy Saltsjöbaden. Wzniesiono tam nowe budynki obserwatorium i wyposażono je w najnowocześniejsze przyrządy. Przeniesienie nastąpiło w roku 1931; obserwatorium nadal nosi oficjalną nazwę Obserwatorium Sztokholmskiego.

Główną zasługą prof. Söderbauma wobec Akademii jest napisanie jej historii. Akademia powierzyła mu w roku 1901 wydanie zapisek autobiograficznych Berzeliusa (ogłoszonych potem w przekładzie niemieckim i francuskim). W roku 1905 ukazały się notatki z podróży Berzeliusa, a w roku 1912 Söderbaum rozpoczął wydawanie naukowej korespondencji wielkiego chemika. Wydawnictwo to zostało zakończone w roku 1932 i liczy 14 tomów. Na zlecenie Akademii Söderbaum opracował również biografię Berzeliusa: monumentalne trzytomowe dzieło (1929—1931) i najlepsze z dotychczasowych sprawozdanie z prac Akademii w pierwszej połowie XIX stulecia.

Obecny sekretarz Akademii, prof. Henning Pleijel, piastuje swój urząd dopiero cztery lata, ale zdołał już wiele dla niej uczynić. Śmierć Arrheniusa w roku 1927 przerwała działalność Instytutu Chemii Fizycznej im. Nobla, na którego miejsce stworzono w roku 1933 Instytut Fizyki Teoretycznej im. Nobla pod kierunkiem C. W. Oseena, dawniej profesora uniwersytetu w Uppsali. W r. 1936 riksdag postanowił utworzyć dla prof. Manne Siegbahna z uniwersytetu w Uppsali nadzwyczajną katedrę fizyki doświadczalnej, związaną z Akademią, pod warunkiem, że Akademia dostarczy środków na założenie instytutu doświadczalnego, zaopatrzonego według współczesnych potrzeb i przeznaczonego do osobistej dyspozycji prof. Siegbahna. Akademia, uzyskawszy na to fundusze z dotacji prywatnej, przyjęła ten warunek i ostatniej jesieni rozpoczęto budowę. Według przewidywań prof. Siegbahn będzie mógł rozpocząć pracę w swym instytucie już w ciągu roku bieżącego. Po jego ustąpieniu instytut zostanie przekształcony na Instytut Fizyki Doświadczalnej im. Nobla, finansowany całkowicie z fundacji tegoż imienia.

NIERUCHOMOŚCI AKADEMII

W roku 1778 sekretarz stanu C. A. Rosenadler podarował Akademii dom, który miał jej służyć do odbywania posiedzeń i przechowywania książek, zbiorów przyrodniczych i etnograficznych. Budynek ten, istniejący dziś jeszcze (przy ul. Stora Nygatan, nr 30 — w sercu Sztokholmu), okazał się niebawem zbyt ciasny dla rosnących zbiorów. Akademia sprzedała go w roku 1828 i przeniosła się do znacznie większego budynku w północnej części miasta (obecnie Drottninggatan, nr. 96). Z biegiem czasu i ten okazał się niewystarczający; na początku XIX stulecia Akademia zdecydowała się na jego sprzedaż i na budowę nowej siedziby w Norra Djurgarden, o przeszło milę od granicy zabudowanej części miasta, ale w obrębie jego gminy. Budowę zakończono w roku 1914, budując równolegle pomieszczenie dla działu przyrodniczego Muzeum Historii Naturalnej. Dział etnograficzny pozostał na razie w swej dawnej siedzibie, lecz przed paru laty został przeniesiony do starej kamienicy czynszowej, w pobliżu wąskiej zatoki Bałtyku zwanej Djurgardbrunnsviken. Niedaleko Akademii i Muzeum znajdują się ogrody Bergiusa *(Bergianska Trädgarden)*, Instytut Fizyki Teoretycznej im. Nobla i nowo wzniesiony Instytut Fizyki Doświadczalnej. W sąsiedztwie znajduje się Stacja Doświadczalna Akademii Rolniczej, Szkoła Leśna i Szkoła Weterynaryjna. Cały ten obszar znany jest pod nazwą *Vetenskapsstaden* (Miasto Nauki).

Z wyjątkiem miesięcy letnich posiedzenia Akademii odbywają się zazwyczaj dwa razy na miesiąc. Na zebraniach tych omawia się posunięcia administracyjne, wybiera się członków, wygłasza odczyty i dyskutuje prace przeznaczone do opublikowania w czasopismach Akademii. Zebrania te odbywają się we własnej siedzibie Akademii w Norra Djurgarden. Uroczystość doroczna (31 marca) zgodnie z dawnymi tradycjami odbywa się w *Riddarhuset* (Domu Rycerskim) i zwykle bywa uświetniana obecnością członków rodziny królewskiej.

ZAKŁADY AKADEMII

Wspominaliśmy już o Obserwatorium Astronomicznym, o Fundacji Bergiusa, o Stacji Zoologicznej w Kristinebergu, o Fundacji Mittag-Lefflera, Instytucie Nobla, Muzeum Państwowym Historii Naturalnej i Komitecie Ochrony Przyrody. Nie możemy pominąć Zakładu Fizycznego, Muzeum Historii Nauk Ścisłych, Biblioteki i Muzeum Berzeliusa.

Zakład Fizyczny założono w roku 1849. W chwili obecnej nie ma on budynków laboratoryjnych i działalność jego jest w zawieszeniu od śmierci ostatniego kierownika, prof. K. B. Hasselberga w roku 1922. Zakład Fizyczny posiada zbiór przyrządów podzielony na dwie grupy, z których jedna zawiera przyrządy współczesne, a druga przestarzałe i przedstawiające tylko wartość muzealną. Przyrządy współczesne zostały wypożyczone różnym instytucjom publicznym. Pozostałe — wraz z innymi przyrządami podobnego rodzaju należącymi do Akademii — mają utworzyć zalążek Muzeum Nauk Ścisłych. Akademia udziela Zakładowi subwencji rocznej w wysokości 14 000 koron, z których około 10 000 deponuje się na przyszłą reorganizację Zakładu.

Biblioteka Akademii jest największym księgozbiorem przyrodniczym w Skandynawii. Głównym źródłem jej wpływów jest wymiana z innymi instytucjami naukowymi. Ostatnio publikacje Akademii rozsyła się do 1 355 instytutów, innych naukowych wydawnictw i osób prywatnych. Około 2 000 czasopism otrzymuje biblioteka w zamian, a prócz tego około 42 000 koron rocznie przeznacza się na zakup książek.

Muzeum Berzeliusa, założone w roku 1897, zawiera przyrządy, preparaty i przedmioty, które kiedyś należały do Berzeliusa, oraz zbiór rękopisów i prac drukowanych związanych z jego życiem i twórczością. W roku 1928 ogłoszono katalog eksponatów tego muzeum, instytucji o wielkim znaczeniu historyczno-naukowym.

PUBLIKACJE AKADEMII

Najstarszą publikacją Akademii są *Handlingar* (Rozprawy), wydawane od roku 1739, tj. od założenia Akademii, i ukazujące się od tego czasu bez przerwy. W ciągu wieku XVIII ogłaszano również *Svar* (Odpowiedzi), tj. repliki na pytania konkursowe postawione przez Akademię, i *Samling af rön och afhandlingar rörande landtbruket* (Zbiór doświadczeń i prac dotyczących rolnictwa), które ukazywały się od roku 1775 do 1783. W okresie 1739—1862 ogłaszano *Tal vid praesidii nedläggande* (Przemówienia przy składaniu przewodnictwa), a w okresie 1745—1792 — *Inträdestal* (Przemówienia inauguracyjne), dotyczące najróżniejszych spraw. Obok *Handlingar* ukazują się cztery czasopisma specjalne, poświęcone naukom przyrodniczym: *Arkiv för Matematik, Astronomi och Fysik, Arkiv for Kemi, Mineralogi och Geologi, Arkiv för Botanik* i *Arkiv för Zoologi*. Od roku 1794 do 1828 ogłaszano życiorysy członków w tzw. *Paminnelsetal* (Wspomnienia); od roku 1869 ukazywała się seria *Lefnadsteckningar öfver Kungl. Vetenskapsakademiens efter ar 1854 avlidna ledamöter* (Zapiski o życiu zmarłych po roku 1854 członków Kr. Akademii Nauk), a od roku 1903 *Kungl. Svenska Vetenskapsakademiens Arsbok* (Rocznik Kr. Szwedzkiej Akademii Nauk), zawierający m. in. życiorysy ostatnio zmarłych członków. E. W. Dahlgrena *Kungl. Svenska Vetenskapsakademien. Per-*

sonförteckningar 1739—1915 (Kr. Szwedzka Akademia Nauk. Skład osobowy 1739—1915), wydane w roku 1915, zawiera szkic organizacji Akademii w różnych okresach oraz dane biograficzne o jej członkach. Dahlgren ogłosił również w roku 1918 protokóły Akademii za okres 1739—1741. Przemówienie inauguracyjne Sh. Rosenhanego (ogłoszone w roku 1911) podaje krótkie streszczenie najwcześniejszej historii Akademii; zamierzone jest dzieło bardziej szczegółowe z okazji jubileuszu drugiego stulecia Akademii w roku 1939. Podanie wszystkich publikacji Akademii zbyt wiele jednak zajęłoby miejsca, toteż ograniczymy się do wymienienia jeszcze tylko dwóch dzieł bibliograficznych: A. J. Stahla, *Register öfver Kungl. Sv. Vetenskapsakademiens handlingar 1739—1825* (Rejestr wydawnictw Kr. Szwedzkiej Akademii Nauk 1739—1825), ogłoszony w roku 1831, i E. Colliandera *Kungl. Svenska Vetenskapsakademiens skrifter 1826—1917* (Prace Kr. Szwedzkiej Akademii Nauk), ogłoszone w roku 1917 i zawierające wykaz wszystkich publikacji Akademii.

BUDŻET AKADEMII

Wpływy Akademii w 1937 roku dochodzą do blisko 535 000 koron. Z tej sumy około 330 000 koron idzie na pokrycie kosztów administracji samej Akademii, druku jej publikacji i na administrację obserwatorium, Instytutu Fizycznego, biblioteki i Zakładu Zoologicznego w Kristinebergu. Reszta idzie na stypendia, nagrody i pomoc pieniężną różnego rodzaju. Fundacja Bergiusa ma własne fundusze wraz z dochodem z ogrodów i budżet jej dochodzi do 182 000 koron. Wydatki fizycznego i chemicznego Komitetu Nobla w roku 1936 dosięgły 108 000 koron. Dotacja rządowa dla Państwowego Muzeum Historii Naturalnej, administrowanego przez Akademię, na rok budżetowy 1935/36 wyniosła 380 000 koron, a dotacja dla Państwowego Muzeum Etnograficznego — 67 000 koron.

III

KRÓLEWSKA SZWEDZKA AKADEMIA LITERATURY, HISTORII I STAROŻYTNOŚCI[5]

(KUNGLIGA VITTERHETS, HISTORIE OCH ANTIKVITETSAKADEMIEN)

ZAŁOŻENIE

Królewską Akademię Literatury założyła w roku 1753 królowa szwedzka Luiza Ulryka, siostra Fryderyka Wielkiego, króla pruskiego. Zamiarem jej było stworzyć literacko-humanistyczne uzupełnienie Akademii Nauk, założonej w roku 1739 i poświęconej pielęgnowaniu nauk przyrodniczych. Nowa instytucja miała zająć się historią, starożytnościami i krasomówstwem, miała dbać o rozwój języka szwedzkiego, nie zapominając przy tym o znaczeniu łaciny i francuskiego dla rozwoju kulturalnego narodu.

Jednak Akademia Literatury *(Vitterhetsakademien)* Luizy Ulryki nigdy nie doszła do tego znaczenia, o którym dla niej marzyła założycielka. Nie pomogła tu znaczna liczba wybitnych humanistów szwedzkich wśród jej członków. Po nieudałym zamachu stanu króla Adolfa Fryderyka i jego małżonki (1756) ta mała „Akademia Dworska" zapadła w drzemkę na lat siedemnaście, by wznowić swe prace w roku 1772, po szczęśliwej rewolucji Gustawa III. Wprowadzono wtedy konkursy w zakresie poezji, krasomówstwa i historii: te ostatnie miały oczywiście na celu zachęcenie do badań naukowych.

Lecz fundusze Akademii były bardzo skąpe, a zebrania jej członków coraz rzadsze. Wegetowała ona tak do śmierci swej założycielki w roku 1782. Członkowie jej zwrócili się wtedy do nowego władcy, Gustawa III, o przyjęcie patronatu nad nimi. Inna jednak była wola monarsza: Akademia Literatury miała odrodzić się w nowej, odmłodzonej postaci.

Właściwym zamiarem Gustawa III było stworzenie Akademii Literatury na wzór Akademii Francuskiej, która na nim wywarła niezapomniane wrażenie w czasie pobytu w Paryżu w roku 1771. Zdawał sobie jednakże sprawę z tego, że przekształcenie istniejącej już instytucji według tych zasad, z uwzględnieniem warunków miejscowych, wymagałoby zasadniczych zmian. Poza tym nie chciał, by matka uchodziła za założycielkę literackiego Aeropagu, który miał sam stworzyć. Znalazł więc wyjście w utworzeniu dwóch akademii i 20 marca 1786 zrealizował długo rozważane plany.

Do założonej tego dnia Akademii Szwedzkiej, która miała za zadanie podźwignąć upuszczony sztandar Akademii Literatury, weszło tylko pięciu członków tej ostatniej. Reszta została przeniesiona do Królewskiej Akademii Literatury, Historii i Starożytności *(Kungl. Vitterhets, Historie och Antikvitetsakademien)*. Zadaniem jej miało być „badanie historii i starożytności; rozwiązywanie, obmyślanie i układanie medali i napisów, zarówno w języku szwedzkim, jak łacińskim, greckim, francuskim i włoskim".

[5] Opracował Adolf Schück.

Jak widzimy, Gustaw III pragnął założyć instytucję odpowiadającą francuskiej *Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*. Statut jej wymagał, by każdy członek czynny „każdego roku nadsyłał rozprawy o starożytnościach, bądź szwedzkich, bądź też greckich, rzymskich czy egipskich; rozprawy na tematy historyczne; rozprawy o medalach, lub na inne tematy naukowe, stanowiące przedmiot badań Akademii“. Akademia miała prowadzić szczegółowy opis „monet i medali, dawnych i nowych, oraz zabytków historycznych istniejących w Szwecji“. Z biegiem czasu ustęp ten stał się stwierdzeniem najważniejszego zadania Akademii, i to w znacznie szerszej mierze, niż kiedykolwiek myślał Gustaw III.

Akademia miała się składać z czternastu członków honorowych, dwudziestu zwyczajnych i szesnastu zagranicznych.

Do najwybitniejszych spośród nowych członków należał Gudmund Göran Adlerbeth, były sekretarz Archiwum Starożytności. Został on sekretarzem nowej Akademii i jemu to powierzono pieczę nad monetami i zabytkami przechowywanymi dotychczas w archiwum dawnej akademii, a w owej chwili przekazanymi nowej instytucji. W ten sposób Akademia stała się dziedziczką dwóch instytucji kulturalnych datujących się z czasów, gdy Szwecja była mocarstwem: Archiwum Państwowego i Kolegium Starożytności. To drugie zostało wkrótce po swym powstaniu połączone z pierwszym, stworzonym przez Gustawa II Adolfa (Wielkiego) około roku 1630.

KOLEGIUM STAROŻYTNOŚCI

Pierwszym kuratorem zabytków królestwa mianował król Jana Bureusa, swego dawnego nauczyciela. Kolegium Starożytności zostało stworzone przez hrabiego Magnusa Gabriela de la Gardie, który się żywo interesował sprawami kulturalno-historycznymi. Jego Kolegium Starożytności, założone w roku 1666, było jednocześnie akademią naukową, instytutem badań humanistycznych i oficjalnym wydziałem opieki nad zabytkami archeologicznymi w Szwecji.

Po kilku dziesięcioleciach pracy w Kolegium Starożytności pod kierunkiem Hadorpha uzyskano wspaniałe wyniki naukowe. Drukowany katalog publikacji Kolegium, wydany w roku 1690, zawiera 29 stron *in folio*. Położono podstawy pod archiwum dokumentów i odpisów, pod bibliotekę, której najważniejszą część stanowiły szwedzkie i islandzkie rękopisy, i wreszcie pod muzeum zabytków i różnych osobliwości.

Niebawem jednak powiały wiatry przeciwne. Ożywiona działalność Kolegium w znacznym stopniu tłumaczyła się dotacją rządową pochodzącą ze specjalnego podatku. Dotację tę cofnięto, co pociągnęło za sobą zmniejszenie personelu i wreszcie przekształcenie Kolegium na Archiwum Starożytności. W ten sposób instytucja ta straciła pierwotny swój charakter akademii, jakkolwiek pozostała oficjalnym zakładem naukowym. Pomimo cofnięcia dotacji następca Hadorpha, Jan Peringskiöld, prowadził w dalszym ciągu z powodzeniem historyczno-starożytnicze badania i publikacje, mimo, że Szwecja Karola XII przez dwadzieścia lat pozostawała w rozpaczliwych zatargach ze wszystkimi swymi sąsiadami.

Kolegium Starożytności było tworem młodego i zwycięskiego, wielkiego państwa szwedzkiego, które pragnęło nie tylko wsławić się na polu bitwy, lecz również okazać, że historia Szwedów i Gotów nie obawia się porównania z historią największych narodów Europy. Jednak mimo to patriotyczne zacięcie, Kolegium Starożytności nie brało nigdy udziału w poszukiwaniach archeologicznych bez realnej podstawy. Jego sumienni i energiczni współpracownicy byli godnymi ziomkami oficerów Karola XII, którzy dzięki swej wytrwałości i obowiązkowości okryli sztandary szwedzkie nieśmiertelną chwałą. Gdy dni chwały Szwecji jako mocarstwa dobiegły tragicznego końca, Archiwum Starożytności poczęło chylić się ku upadkowi. Upadek ten objawiał się w różny sposób. Do pewnego stopnia był on następstwem rosnącego coraz zainteresowania naukami ścisłymi. Coraz niechętniej przyjmowano wywody różnych historyków kultury sławiące okres potęgi Szwecji. Istotnym powodem upadku był jednak brak zdolnych ludzi między pracownikami Archiwum Starożytności. W pewnym okresie instytucja ta stała się nawet przytułkiem dla niefachowców, którzy znaleźli sobie opiekunów w którymś z wszechpotężnych czterech stanów tworzących wtedy parlament. Gdy kierownikiem instytutu został wybitnie uzdolniony C. R. Berch, zdawało się, że się sytuacja poprawi. Ale nie zdołał on wykonać swych planów reorganizacji. Na początku ery Gustawowej (1771) Archiwum Starożytności wydawało się samo raczej jakimś dziwacznym zabytkiem dawnych czasów, niż ciałem, które by się mogło rozwijać. Po śmierci Bercha w roku 1777 zaczął się rozkład Archiwum. Pierwszym krokiem nowego sekretarza, Adlerbertha, antykwariusza państwowego[6], był rozdział różnorodnych zbiorów w różnych kierunkach. Dyplomy średniowieczne podarowano archiwom państwowym, książki drukowane wraz z pewną liczbą rękopisów — Bibliotece

[6] *Riksantikvar* — urząd, dla którego w Polsce nie było i obecnie nie ma odpowiednika, ani stosownej nazwy. Tłumacz zdecydował się ostatecznie na użycie w ramach niniejszego przekładu wyrazu „antykwariusz“, mimo niewłaściwych handlowych skojarzeń, które się z nim wiążą.

Królewskiej. Pozostałość — zbiór starożytności o charakterze „gabinetu osobliwości“ oraz zbiór monet i medali — powierzono antykwariuszowi państwowemu i jego sekretarzowi. Ostatecznie to, co w roku 1786 przekazano Akademii Literatury, Historii i Starożytności, było tylko drobnym ułamkiem poważnej niegdyś instytucji. Antykwariusz państwowy, który później miał zostać dożywotnim sekretarzem Akademii, nie przypominał naówczas w niczym przeciążonego pracą dygnitarza dni dzisiejszych; był on tylko posiadaczem pustego tytułu bez żadnych obowiązków, przynajmniej w porównaniu z obecnymi wymaganiami. Pracowitość Hadorpha czy Peringskiölda przekraczała całkowicie możliwości Adlerbertha, a zresztą nawet jego ambicje. Poza tym — cóż mogły znaczyć napisy runiczne, stare cmentarze i kościoły w czasie, gdy wyobraźnia ludzi była zelektryzowana świeżymi odkryciami w Pompei i Herkulanum? Dopiero jednemu z późniejszych pokoleń przypadło w udziale odbudowanie dawnej świetności państwowych zbiorów starożytności i nadanie im powagi i rozmiarów godnych jednego z najstarszych królestw w Europie.

DALSZY ROZWÓJ

Lecz wróćmy do Akademii Literatury, Historii i Starożytności założonej przez Gustawa III. Nie byłaby to, rzecz jasna, prawdziwa akademia, gdyby wybór jej członków nie był otoczony pewnym nimbem. Wystarczy rzucić okiem na listę jej członków zagranicznych: kilku mężów stanu i dyplomatów. Dziś wybiera się wyłącznie uczonych.

Prócz „członków zagranicznych“ byli również „korespondenci zagraniczni“, zajmujący oficjalnie niższe stanowisko. Wybierano ich z pomiędzy zagranicznych archeologów i historyków, którzy okazali szczególną pomoc badaniom szwedzkim.

Akademia Literatury, Historii i Starożytności nie ukazuje się nam w takiej aureoli, jak Akademia Szwedzka. Jej konkursy naukowe i literackie nie budziły większego zainteresowania i głębsze badania naukowe nie znajdowały oddźwięku w wyższych warstwach społeczeństwa.

Punkt zwrotny nastąpił, gdy odrodził się entuzjazm dla starożytności gockich i przeciwstawił się dotychczasowej sceptycznej, a nawet niechętnej postawie pokolenia wyrosłego na pożywce XVIII stulecia. Era gocka w historii Akademii wiąże się przede wszystkim z nazwiskiem J. G. Liljegrena, ówczesnego antykwariusza państwowego. Był to pierwszy z nowych piastunów tego odwiecznego urzędu, głęboko świadomy obowiązków płynących z tradycji jego stanowiska. Poddał się on neoromantycznym prądom swego czasu i pod wielu względami przypominał swego dawnego poprzednika, Bureusa. Entuzjasta, pełen dobrych pomysłów, równie zainteresowany runami i zabytkami, jak średniowiecznymi kalendarzami i rękopisami, był on jak Hadorph niesłychanie pracowity, lecz na nieszczęście bardzo niesystematyczny w swych badaniach. Zabiegał on energicznie o rozszerzenie stosunków Akademii w kraju i za granicą przez angażowanie „korespondentów“, starał się związać z pracami Akademii wszystkich badaczy historii kultury szwedzkiej. Leżała mu również na sercu współpraca z sąsiadującymi krajami północnymi.

Prace Liljegrena otwarły nowy okres w historii Akademii, uświetniony głównie przez działalność jego ucznia i następcy, Brora Emila Hildebranda. Kształcony we wspaniale zorganizowanej *Oldsagsamlingen* (Zbiory Starożytności) w Kopenhadze był on jednocześnie uczonym, zbieraczem i organizatorem muzeów — połączenie równie szczęśliwe, jak rzadkie. W pracy Hildebranda szczególnie ciekawe jest jego ścisłe współdziałanie z jego nauczycielem i przyjacielem, Christianem Thomsenem, archeologiem duńskim, odkrywcą archeologicznego „systemu trzech okresów“.

PAŃSTWOWE MUZEUM HISTORYCZNE

Wielką zasługą Brora Emila Hildebranda jako antykwariusza państwowego było tworzenie muzeów. Jego wytrwałe i zdecydowane zabiegi usuwały z drogi wszelkie przeszkody. Z początku trudności wydawały się nieprzezwyciężone; jak sam pisał, „brakowało wszystkiego, co było niezbędne do szeroko zakrojonych prac — pieniędzy, sił pomocniczych, a w pewnych dziedzinach nawet dobrej woli“. Oczekując budowy wielkiego muzeum narodowego, przewidywanej w planach, Hildebrand umieszczał na razie zbiory w siedzibach tymczasowych. Szybko jednak zrozumiał, że zbiory te pochodzące z przypadkowych odkryć, darów czy wypożyczeń nie reprezentowały bynajmniej godnie bogatego dorobku kulturalnego dawnej Szwecji i wymagały zasadniczego powiększenia i uzupełnienia. Zorganizował więc zakupy zabytków i całych zbiorów prywatnych w różnych okolicach kraju i w ciągu 42 lat jego urzędowania zbiory państwowe powiększały się z wyjątkową szybkością. W roku 1837 było zaledwie 60 obiektów brązowych i 200 kamiennych w tych zbiorach; w roku 1879 liczby te wynosiły już 1 600 i 20 000. W roku 1866 nastąpiła wielka chwila, gdy Państwowe Muzeum Historyczne mogło już zająć parter Muzeum Narodowego.

Instytucja ta stała się ośrodkiem badań archeologicznych w Szwecji. Niebawem dwóch jej młodych asystentów ogłosiło odkrycie o przełomowym znaczeniu: byli to Oskar Montelius i Hans Hildebrand.

Właściwy rozwój Akademii Literatury, Historii i Starożytności poszedł w tym kierunku, że stała się ona instytucją nadzorczą

Państwowego Muzeum Historycznego. Antykwariusz państwowy wraz z różnymi urzędnikami Muzeum byli członkami Akademii, a znaczna część jej funduszów szła na cele muzealne, jak opieka nad zabytkami. Antykwariusz państwowy nie był już więc jakimś podrzędnym pracownikiem, który w wolnych chwilach mógł się zająć np. kierownictwem Archiwum Państwowego. Następcą Hildebranda był syn jego Hans, pionier w dziedzinie średniowiecznej archeologii szwedzkiej. Jego zainteresowania obejmowały niemal cały obszerny zakres badań kulturalno-historycznych. Pod jego opiekuńczym okiem rozwinął się bujnie wydział średniowieczny Muzeum, a późniejsze pokolenia badaczy winne mu są wielką wdzięczność za założenie przy Akademii archiwum starożytniczego złożonego z aktów i rycin.

W Oskarze Monteliusie uzyskała Akademia kierownika o wszechświatowej sławie naukowej. Na wszystkich kongresach międzynarodowych przypadało mu zaszczytne miejsce i archeologia szwedzka zapewne nigdy nie miała godniejszego przedstawiciela. Lecz mianowanie nastąpiło dość późno i stosunkowo krótki okres jego rządów nie dorównywał pod względem rozmachu twórczego czasom, gdy zajmował się on działalnością czysto naukową. Dostrzegł on szybko, że instytucja wymaga reorganizacji. Przy nielicznym personelu pomocniczym nie mógł przez dłuższy czas kierować głównym muzeum archeologicznym, prowadzić szeroko zakrojonej opieki nad zabytkami kulturalnymi kraju i sprawować jednocześnie urzędu sekretarza Akademii.

TRUDNOŚCI FINANSOWE I REORGANIZACJA

Nie ma żadnej przesady w twierdzeniu, że dzieje Akademii Literatury, Historii i Starożytności — to dzieje jej sekretarzy, tj. antykwariuszów państwowych. Może się to wydać dziwne, jeżeli sobie przypomnimy, że przecie wielu wybitnych uczonych było członkami Akademii, a wśród nich i szereg historyków. Lecz obowiązek zajęcia się Państwowym Muzeum Historycznym, a zatem studiami archeologicznymi i numizmatycznymi, ograniczał działalność Akademii w innych kierunkach. Zresztą prawdziwy powód tego ograniczenia tkwił głębiej: Akademia była uboga. Akademia Nauk miała lukratywny monopol na almanach; Akademia Szwedzka dochody z gazety pocztowej; Akademia Literatury zaś przez bardzo długie lata miała próżne ręce. W tych warunkach trudno było coś zdziałać dla poparcia studiów historycznych, przy całej świetności przemówień wstępnych jej członków.

Upłynęło prawie pełne stulecie zanim Akademia uzyskała pierwszą swoją znaczniejszą dotację (ok. 300 000 koron); procenty z niej były przeznaczone na popieranie badań historycznych i archeologicznych. Pozwoliło to Akademii nakreślić plan kilku poważniejszych prac i ogłosić je. Należy do nich pierwsza publikacja pism i korespondencji Axela Oxenstierny, która dotąd objęła 19 wielkich tomów. Dalej wymienimy *Sveriges runinskrifter* (Szwedzkie napisy runiczne), dzieło również jeszcze nieukończone. Spośród innych wydawnictw Akademii na uwagę zasługuje seria monografii (archeologicznych i kulturalno-historycznych), przerwane obecnie wydawnictwo *Antikvarisk Tidskrift* (Czasopismo Starożytnicze), *Fornvännen* (Przyjaciel Starożytności) i *Handlingar* (Rozprawy), te ostatnie wydawane zresztą od początku istnienia Akademii.

Wszystkie dary były jednak niewystarczające, dopóki dotacja rządowa była nieznaczna, a zakres badań strożytniczych ciągle się rozszerzał.

Zresztą dla samej Akademii — jako dla towarzystwa naukowego — trudności te były mniej dotkliwe; groźne były naprawdę dla instytucji jej podległej. Na początku XX stulecia sprawa personelu i pomieszczeń dla Państwowego Muzeum Historycznego była wręcz nagląca. Budynki Muzeum Narodowego były niewystarczające; sale wystawowe były przeładowane przedmiotami, które napłynęły w ciągu ostatnich dziesięcioleci; brakowało odpowiednich pomieszczeń do przechowywania i magazynowania, brakowało sal dla urzędników, biblioteki i do pracy. Od czasu gdy Muzeum Północne przeniosło się do swego wspaniałego budynku, potrzeba nowych pomieszczeń na nasze wielkie zbiory zabytków starożytności i średniowiecza stawała się coraz bardziej nagląca.

W ciągu ostatnich dziesięciu lat Akademia Literatury, Historii i Starożytności przebyła okres odrodzenia, podobnie jak za czasów Brora Emila Hildebranda. Odnosi się to nie tylko do samej Akademii, lecz również do nadzorowanych przez nią instytucji. Jest to w znacznym stopniu zasługą Sigurda Curmana, obecnego antykwariusza państwowego. Obecny piastun trzy wieki już liczącej godności nie zawahał się przed podjęciem nowych i trudnych zadań. Zreorganizował on z wielką energią opiekę nad zabytkami kulturalnymi i uplanował — a częściowo już wykonał — stworzenie muzeów prowincjonalnych według współczesnych wymagań tak, żeby stanowiły zasadnicze uzupełnienie głównego zakładu. Nawet długotrwała szczupłość zasiłków rządowych nie zdołała osłabić jego energii. Gdziekolwiek chodziło o uratowanie skarbów narodowych, wykazywał niezwykły zmysł propagandy i apelował z powodzeniem do ofiarności prywatnej. Znakomitym tego przykładem jest Fundacja im. Gustawa Adolfa dla ochrony szwedzkich zabytków kulturalnych, założona w roku 1930, w 300 rocznicę stworzenia urzędu antykwariusza państwowego. Fundacja ta dysponuje

już sumą ok. 600 000 koron. Coraz powszechniejsze zrozumienie dla prac Akademii sprawiło zapewne, że w roku 1930 wielki przemysłowiec, Daniel Engelke, ofiarował około 1 500 000 koron na badania historyczne i archeologiczne. Wspaniały ten dar otrzymano właśnie w porę, bo w chwili, gdy subsydia rządowe zaczęły się gwałtownie zmniejszać. Akademia może obecnie nie tylko pokrywać koszty badań naukowych, lecz również koszty swych publikacji i zakupów muzealnych.

Okres ostatnich piętnastu lat można ogólnie scharakteryzować jako czas gruntownych przeobrażeń. Przy współpracy Państwowego Muzeum Historycznego stworzono Państwowy Wydział Starożytniczy, którego personel poświęca się całkowicie opiece nad zabytkami kraju, w szczególności nad kościelnymi i świeckimi zabytkami architektury. Wielki kryzys ekonomiczny trzeciego dziesiątka obecnego stulecia doprowadził do wyjątkowego rozszerzenia prac Wydziału, gdy bowiem aktualną się stała sprawa odpowiedniego trwałego zatrudnienia rosnącej rzeszy bezrobotnych, Wydział Starożytniczy z łatwością mógł wskazać takie możliwości. Wiele zadań, które w innych warunkach z pewnością zostałyby zaniedbane, teraz właśnie wykonano: były to prace przy konserwacji ruin i wykopalisk.

W roku 1929 udało się Curmanowi przekonać rząd i parlament o konieczności nowych budynków dla Państwowego Muzeum Historycznego. Wprawdzie kryzys odsunął na lat kilka rozpoczęcie prac, ale w roku 1933 znikły wreszcie trudności finansowe. Za wcześnie jeszcze na opowiadanie o zewnętrznym i wewnętrznym urządzeniu przyszłego gmachu, ale wolno żywić nadzieję, że zapewne i jedno i drugie zadowolą bardzo wysokie wymagania.

Wobec gruntownych zmian, przed którymi stoi Państwowe Muzeum Historyczne i Wydział Starożytniczy narzuca się pytanie, czy sama czcigodna Akademia wymaga przystosowania do współczesności. Akademia Nauk tworzy już obszerne ciało uwzględniające wszystkie gałęzie badań matematycznych i przyrodniczych; nasuwa to myśl by rozszerzyć Akademię Literatury, Historii i Starożytności i przekształcić ją w odpowiednią akademię humanistyczną. W pewnych kołach uniwersyteckich rozpoczęto propagandę w tym kierunku. Lecz w ciągu lat 80 nauki humanistyczne rozrosły się i wyspecjalizowały w stopniu nie niższym niż przyrodnicze, mimo że warunki do takiej reorganizacji są wciąż nieodpowiednie. Dawne akademie, jako instytucje poświęcone tylko prywatnym albo publicznym zebraniom, należą już do minionej epoki historii nauki. Dziś mają one rację bytu tylko, jeżeli — jak bogate akademie zagraniczne — mają dostateczne środki, by wydawać obszerne prace naukowe, publikacje seryjne, tworzyć specjalne zakłady albo stałe komisje. Akademia Literatury, Historii i Starożytności posiada wprawdzie pewne fundusze, lecz są one zasadniczo związane z opieką nad zabytkami historycznymi i archeologicznymi i z pewnymi zadaniami historycznymi. Gdyby — lekceważąc warunki donacyj — dzielić roczny dochód między w s z y s t k i e nauki humanistyczne, sprawy stałyby jeszcze gorzej, niż teraz.

UTWORZENIE FUNDACJI HUMANISTYCZNEJ

Sprawa reorganizacji Akademii znalazła szczęśliwe rozwiązanie w projekcie utworzenia Fundacji Humanistycznej całkowicie niezależnej od pomocy rządowej. Główną zasługę w realizacji tego projektu należy przypisać Curmanowi. Oddawna już nauki humanistyczne były przez rząd traktowane po macoszemu, zarówno gdy chodziło o pomoc w badaniach, jak przy rozdziale stypendiów wyjazdowych i zapomóg na wydawnictwa. Humaniści z usprawiedliwionym rozgoryczeniem spoglądali na przyrodników i medyków. W Danii i Norwegii sprawy stoją o wiele lepiej: pierwsza posiada fundację im. Carlsberga i Rask-Örsteda, druga Instytut Badań Porównawczo-Kulturalnych. Lecz skąd uzyskać niezbędne środki? Otóż znalazło się źródło zupełnie nieoczekiwane. Jakkolwiek dochody z loterii publicznych zostały przydzielone na pewne cele kulturalne i użyteczności ogólnej (teatry, muzea, instytucje dobroczynne itd.), pozostał obok wpływów przewidzianych jeszcze zysk dodatkowy: zysk z niepodjętych wygranych. Zrzeczenie się tych sum nie stanowiło żadnego poświęcenia ze strony rządu, gdyż i tak nie można ich było wciągnąć do dochodów państwowych; były one bowiem dotąd przyznawane jako dochody nadzwyczajne którejś z instytucji, upoważnionych do urządzania loterii. Nie stanowi to tajemnicy, że plan ten znalazł gorącego rzecznika w osobie pierwszego honorowego członka Akademii, Gustawa Adolfa, następcy tronu szwedzkiego, który opiekował się Akademią Literatury, Historii i Starożytności z takim samym zapałem, jak Gustaw III Akademią Szwedzką. Własne rozległe badania archeologiczne wiązały Jego Królewską Wysokość z tą sprawą; należy on bowiem do najbardziej czynnego grona „roboczych“ członków Akademii. Gdy w roku 1928 rząd zdecydował się na utworzenie projektowanej Fundacji Humanistycznej, wybór księcia na jej przewodniczącego był po prostu uznaniem jego zasług. Zasoby Fundacji nie osiągnęły jeszcze przewidywanej wysokości, ale mimo to mogła ona już wspomóc wydatnie szwedzkie badania humanistyczne w ciągu kilku ostatnich lat: zapomogi przyznane przez nią w okresie od r. 1930 — 1936 wyniosły około 600 000 koron.

Tłum. z ang. A. Kojrański

HELENA BUXELL (Gdynia)

REN A NIEMIECKIE PORTY MORSKIE

Na prośbę Redakcji p. Helena Buxell obszernie streściła toczącą się w Niemczech dyskusję na temat odprowadzenia ruchu towarowego z Renu na Hamburg drogą odpowiedniej polityki taryfowej. Dyskusja ta posiada wielkie znaczenie i dla naszych stosunków morskich, jak zresztą wszystko, co dotyczy problemu Renu, wielkiej niemieckiej rzeki, której ujście jest w obcym władaniu. Pamiętajmy o ujściu Wisły!

Redakcja.

ZNACZENIE USŁUG MORSKICH DLA BILANSU PŁATNICZEGO NIEMIEC

Na tle natężonych zmagań gospodarki narodowej Niemiec z palącymi problemami finansowymi ukazuje się w roku 1936 w Hamburgu publikacja K. Giesego pt. *Seehafentarife als Mittel zur Devisenbeschaffung.* Powstała ona pod bezpośrednim wpływem ogólnie w Niemczech dominującego nastawienia w kierunku uporczywego poszukiwania sposobów rozwiązania żywotnych zagadnień chwili.

Giese rości sobie pretensje do wynalezienia drogi, której obranie miałoby w konsekwencji przyczynić się do polepszenia sytuacji dewizowej Niemiec. Publikacja jego, utrzymana w tonie bardzo zdecydowanym, ma właśnie dowieść słuszności wysuwanych przez niego koncepcji. Punktem wyjścia jest dla Giesego ścisłe zazębianie się problemu dewizowego, stojącego w całej swej powadze przed polityką gospodarczą Niemiec, z kwestią o równie zasadniczym znaczeniu, jaką jest zatrudnienie milionowych rzesz bezrobotnych.

Zwiększenie się stanu zatrudnienia, pociągając za sobą wzrost zarówno siły nabywczej, jak też i rozszerzenie się ram zapotrzebowania na surowce ze strony produkcji przemysłowej, uwypukliło — z racji zwiększenia się przywozu z zagranicy — brak dostatecznej ilości dewiz. Uzależnianie rozwiązania problemu pracy od dostatecznej dostawy dewiz zmusiło Niemcy do zmobilizowania zasadniczego źródła ich dopływu przez forsowanie wywozu, przy równoczesnym zahamowaniu dróg ich odpływu przez zwiększanie własnej produkcji środków żywności oraz przez zastępowanie krajowymi surogatami towarów zagranicznych. Zdobywanie dewiz na drodze wywozu zawiodło z racji polityki ograniczeń, stosowanej przez obce państwa, pociągając za sobą konieczność okrojenia ram własnego przywozu i wprowadzenia w obrotach zagranicznych systemu wymiennego.

Przeprowadzając analizę dotychczasowego stanu rzeczy, Giese dochodzi do wniosku, że jednak nie zostały wyczerpane wszystkie możliwości, mogące załagodzić tę trudną sytuację dewizową. Pozostaje do zastosowania jeszcze jeden skuteczny, do dziś jednak stosunkowo mało brany pod uwagę środek, jakim są wyjątkowe taryfy portowe, noszące charakter taryf konkurencyjnych. Dzięki nim koleje niemieckie umożliwiają portom narodowym prowadzenie walki konkurencyjnej z portami obcymi o zaplecze. Dotychczasowej polityce taryfowej — jakkolwiek starała się ona podtrzymywać zawsze siłę konkurencyjną handlu zamorskiego i żeglugi niemieckiej — chodziło raczej o utrzymanie stanu rzeczy, niż o zwiększenie osiągnięć. W rezultacie duża część przywozu i wywozu niemieckiego z racji naturalnego ciążenia poważnych połaci Niemiec do obcych portów kieruje się przez nie z pominięciem portów własnych.

Na zachodzie Niemiec w mniejszej odległości od Rotterdamu i Antwerpii niż od Hamburga i Bremy leżą: lewobrzeżne okręgi prowincji reńskiej, bardzo ważny okręg pruski, znajdujący się na prawym brzegu Renu, dalej Badenia, Wirtembergia i płd.-zachodnia Bawaria. Niższe od kolejowych frachty na Renie są równoległym czynnikiem atrakcyjnym dla północnych portów obcych w stosunku do tej części Niemiec. Co do południowo-zachodniej części kraju, to jest ona objęta sferą wpływów portu genueńskiego. O południową natomiast Bawarię aż po Dunaj konkurują włoskie porty adriatyckie, do których odległość z tej części Niemiec jest mniejsza, niż do niemieckich portów Morza Północnego. Wschodnie wreszcie terytoria Niemiec są — według Giesego — obiektem konkurencji portu gdyńskiego.

W tych wypadkach przeciwdziałanie naturalnemu ciążeniu do portów obcych uzależnione jest od odpowiedniej polityki taryfowej. Od umiejętnych posunięć w tej dziedzinie zależy również skuteczna konkurencja portów niemieckich z portami obcymi o obszary państw, otaczających Niemcy i mających do wyboru korzystanie z portów obcych, bądź też niemieckich (część Szwajcarii, Czechosłowacji, Austria, Węgry, Jugosławia i część Polski).

W rezultacie zatem konsekwentna polityka taryfowa może: 1) zaoszczędzić odpływające dotychczas z Niemiec dewizy, oraz 2) zyskać źródła ich dopływu przez ściągnięcie tranzytu na terytorium niemieckie.

W publikacji swojej Giese zajmuje się tym pierwszym problemem, rozwijając obszernie możliwości powstrzymania odpływu dewiz, wynikające-

go z kierowania niemieckiego ruchu importowego i eksportowego przez porty holenderskie i belgijskie.

Transport przez obce porty przynosi korzyści obcej gospodarce i jednocześnie powoduje straty gospodarki niemieckiej na następujących odcinkach:

1) dostawa do portów obcych ładunków eksportowych oraz transport od tychże portów towarów importowanych przy użyciu obcych środków transportowych,

2) przeładunek w portach,

3) przewóz morski w kierunku do i z portów, uskuteczniany przez obcą żeglugę,

4) czynności spedycyjne,

5) składowanie towarów przy wwozie i wywozie,

6) czynności obcych eksporterów w związku z dalszą manipulacją towarem niemieckim,

7) ubezpieczenie w obcych przedsiębiorstwach ubezpieczeniowych,

8) korzystanie z usług obcych stoczni i przemysłu pomocniczego.

Dochody portów holenderskich z pierwszych trzech źródeł sięgają — według obliczeń Giesego — sumy 96 mil. RM. Do ustalenia tej kwoty dochodzi on drogą następującą:

przewozy do i z Niemiec (1931 r.)	= 32 mil. ton
obciążenie 1 tony	= 3.— RM

ogólna zatem strata dewizowa Niemiec na korzyść Holandii z tytułu kosztów przeładunku oraz frachtów morskich i rzecznych wynosi:

3.— RM/t × 32 mil. ton = 96 mil. RM.

Równoległe korzystanie z usług portów belgijskich kosztuje gospodarkę niemiecką rocznie 11,2 mil. RM. Suma ta kształtuje się w sposób następujący:

przewozy do i z Niemiec (1934 r.)	= 4,66 mil. ton
a) frachty kolejowe	= 1,7 mil. RM
b) frachty na Renie	= 1,5 „ „
c) koszty przeładunku	= 4,3 „ „
d) frachty morskie	= 3,7 „ „
Razem	= 11,2 mil. RM

Korzystając zatem z usług portów holenderskich i belgijskich, niemiecka gospodarka narodowa traci rocznie łącznie około 100 mil. RM na frachtach morskich, reńskich, kolejowych oraz na kosztach przeładunku. Do sumy tej Giese dolicza jeszcze 50 mil. RM, którą to sumę — z grubsza obliczając — traci się przy czynnościach, wyliczonych w punktach 4, 5, 6, 7 i 8, oraz przy kierowaniu ruchu przez inne jeszcze konkurujące porty obce.

A więc razem około 150 mil. RM wypływa z Niemiec w formie dewiz za granicę. Przy tym stanie rzeczy nieodzownym staje się dopasowanie polityki taryfowo-portowej do nowych warunków, które wytworzyły lata ostatnie, zaostrzając w tak silnym stopniu problem dewizowy. Przekierunkowanie jednakże ruchu z portów holenderskich i belgijskich na porty własne godzi bezpośrednio w interesy Renu. Autor zdaje sobie z tego jasno sprawę, a chcąc uprzedzić krytykę, wychodzi jej na przeciw, uwidaczniając początkowo nasuwające się obiekcje i likwidując je z kolei w sposób nader radykalny.

O pozostawieniu obecnego układu stosunków mógłby zadecydować jedynie fakt, iż sam Ren byłby dostawcą rekompensujących sum dewizowych. Wprawdzie zaangażowanie się niemieckiego kapitału w żegludze holenderskiej powoduje przypływ do Niemiec części zysków w postaci dewiz, ale sumy te nie są znaczne. Również większego znaczenia nie mają zarobki załogi niemieckiej na statkach holenderskich. Jedynie dochody z opłat przeładunkowych i inne koszty, ponoszone przez obcą żeglugę w niemieckich portach na Renie, wynoszące ok. 14 mil. RM (23,7 mil. ton po 0,60 RM/t), przyczyniają się w nieco większym stopniu do poprawy niemieckiego bilansu płatniczego. Jednakże i ta suma ulega zmniejszeniu z racji odpływających w formie dewiz odsetek od holenderskiego kapitału, uczestniczącego w niemieckich przedsiębiorstwach żeglugowych na Renie. Rezultat ostateczny jest tak dalece nikły, iż nie może on zaważyć na szali.

Uporawszy się z jedną obiekcją, Giese przystępuje do rozważań nad kwestią, czy przekierunkowanie obrotów nie pociągnie za sobą zbyt dużych strat dla żeglugi i portów niemieckich na Renie oraz dla przedsiębiorstw niemieckich, znajdujących się w portach ujścia Renu — i dochodzi do wniosku, że straty te bezsprzecznie wynikną, jednakże wobec zysków, które przypadną w udziale całości gospodarki narodowej z racji intensywniejszego niż dotychczas wykorzystywania własnych portów, odgrywają one niewspółmiernie małą rolę.

Według obliczeń autora pełna realizacja wysuniętej przezeń koncepcji dotknęłaby ok. $^1/_2$ całości ruchu na Renie. Ponieważ jednak chodziłoby o przekierunkowanie bynajmniej nie całości, a zaledwie $^1/_5$ przywozu i wywozu niemieckiego, idącego dotychczas przez porty holenderskie i belgijskie, w rezultacie zatem posunięcie to dotknęłoby tylko $^1/_{10}$ ruchu reńskiego, co wynosi ok. 6 mil. ton rocznie. Cyfra ta stanowi mniej więcej połowę wysokości rocznego przyrostu ruchu na Renie, który wynosił:

w r. 1933 — 51 mil. ton
w r. 1934 — 62 „ „

Skoro w roku 1933 porty ujścia Renu mogły egzystować przy ruchu mniejszym, to i po odebraniu im osiągniętego przyrostu jakoś wytrzymają.

Oszczędność na tych 6 mil. ton określa Giese sumą 30 mil. RM. Jeżeli teraz z kolei chodzi o oświetlenie tego problemu z punktu widzenia żeglugi na Renie, pływającej pod flagą niemiecką, to zastosowanie nowej polityki dotknęłoby ok. 1,3 mil. ton, co stanowi 5% uskutecznianego przez nią ruchu towarowego (w 1934 r. — 24,7 mil. ton).

Te nieznaczne ujemne skutki zostaną jeszcze bardziej złagodzone przez wynikające w konsekwencji zmniejszenia się ruchu na Renie zjawisko powstrzymywania się załadowców niemieckich od dalszego korzystania w wysokim stopniu z tonażu holenderskiego.

Jednocześnie w związku z zaangażowaniem się niemieckiego kapitału w żegludze holenderskiej, którą najsilniej dotknie realizacja wysuniętego postulatu, ucierpi również i na tym odcinku żegluga niemiecka. Ponieważ jednak chodzi o uszczerbek w zysku przedsiębiorstw, a ten i tak nie jest duży, więc z kolei i ta obiekcja upada.

Rozwikławszy te drażliwe problemy, Giese zastanawia się następnie nad możliwością wyłonienia się — z racji posunięć taryfowych — zadrażnień we wzajemnych stosunkach między Rzeszą a Holandią, najbardziej w tym wypadku poszkodowaną. Nie można mieć jednak do Niemiec żadnych pretensji, gdyż idą one za głosem naglącej konieczności, mającej na uwadze zapewnienie gospodarce narodowej działalności w zakresie własnych dróg transportowych i portów. Jest to naturalnym dążeniem narodu. A zresztą Holandia w imię własnych interesów stosowała te same metody, godzące w Niemcy.

Holenderska flota reńska, ponosząc w konsekwencji zarządzeń niemieckich szkody, dzieli ten los z flotą niemiecką, a jeżeli dotyczy to jej w większym stopniu, to dlatego, że jest ona bardziej zaangażowana w obsłudze niemieckiego ruchu, głównie na dolnym Renie. Uzyskanie przez nią przewagi nad flotą niemiecką było konsekwencją:

a) niższych niż w Rzeszy kosztów pracy,
b) mniejszych obciążeń socjalnych,
c) niższych podatków.

Udział niemieckiej floty wynosił:
w 1913 roku — 2 210 662 ton = 44,6%
w 1934 „ — 1 973 819 „ = 29,8%

Udział floty holenderskiej:
w 1913 roku — 1 749 224 ton = 35,2%
w 1934 „ — 3 431 254 „ = 51,9%

Pozytywne efekty działania floty holenderskiej w okresie powojennym uwydatniają się również i na odcinku morskim. Znaczna część ładunków zarówno przeznaczonych dla Niemiec, jak też i idących z Niemiec przez porty holenderskie, została zagarnięta przez morską flotę holenderską.

Przechodząc do zagadnienia portowego, Giese z całą stanowczością stwierdza, że powojenna działalność portów holenderskich, a głównie Rotterdamu, rozwijała się kosztem portów niemieckich.

	1913 r.	1934 r.
Rotterdam	28 145 000 ton	27 006 000 ton
Brema	7 166 955 „	6 123 344 „
Hamburg	25 455 910 „	20 303 000 „

Dążenie Rotterdamu, by stać się ośrodkiem handlu surowcami, z całą konsekwencją realizowane, godzi w żywotne interesy Hamburga i Bremy.

Kontynuowanie w silniejszym niż dotychczas stopniu walki konkurencyjnej z portami holenderskimi i belgijskimi nie pociąga za sobą — według Giesego — żadnych ofiar dla kolei niemieckich. Są one w stanie po specjalnie niskich stawkach obsługiwać ruch z portami niemieckimi, nie ponosząc nie tylko strat, ale nawet osiągając częściowo pewien zysk.

Dalsza rozbudowa taryf konkurencyjnych nie wypływa bynajmniej z przejściowej konieczności. Względy ją motywujące są natury trwałej, zarówno z politycznego, jak i gospodarczego punktu widzenia. W okresie powojennym handel zagraniczny Niemiec uległ radykalnym przeobrażeniom i to nie przejściowo, lecz na stałe. Przed wojną bilans handlowy mógł być bez trudności wyrównany. Taka sytuacja już nie zaistnieje, a przyczyn jej szukać należy w traktacie wersalskim. Z racji bowiem reperacyj i obsługi długów Niemcy stały się krajem dłużniczym. Jednocześnie przekształcenia na rynku światowym zadecydowały o zmianie położenia Niemiec.

Przekierunkowanie ruchu z portów obcych na porty własne idzie w zupełności po linii wytycznych polityki narodowo - socjalistycznej, dążącej do dania gospodarce narodowej podstaw istnienia we własnym zakresie, w jak najdalej idącym uniezależnieniu się od zagranicy.

Usiłowania zatem pełnego wykorzystania tego środka, jakim są taryfy konkurencyjne, są organicznym składnikiem polityki gospodarczej, a więc nie może tu chodzić o jakiś przejściowy li tylko środek zaradczy. Zastosowanie metody taryfowej w walce konkurencyjnej przyczyni się do częściowego przynajmniej rozwiązania zagadnienia dewizowego i kwestii zmniejszenia bezrobocia.

Enuncjacje Giesego wywołały liczne odgłosy w prasie niemieckiej. Na skutek krytyki o charakterze bardzo ostrym, autor czuł się zmuszonym do odparcia ataków, podtrzymując zajęte stanowisko w kolejnej publikacji pt. *Rhein oder Seehafen?* Powtórne to wystąpienie, utrzymane w tonie bardzo zdecydowanym, sprowokowało profesora Mosta — powstrzymującego się dotychczas od zabierania publicznie głosu — do radykalnego wypowiedzenia się na temat, który stał się w międzyczasie ośrodkiem zainteresowania zarówno czynników miarodajnych, jak i prasy.

KONIECZNOŚĆ KORZYSTANIA Z PORTÓW DOLNOREŃSKICH.

Publikacja prof. Mosta, nosząca tytuł *Seehafen - Ausnahmetarife, Devisenwirtschaft und Rheinschiffahrt*, jest nacechowana daleko idącym sceptycyzmem co do idei Giesego oraz silną, jakkolwiek w dystyngowanej formie podaną, ironią. W swojej naukowej krytyce jest ona wprost miażdżąca. Krok po kroku, niemal wiersz za wierszem, obala autor wywody i tezy Giesego, wykazując ich bezpodstawność oraz jednostronność i tendencyjność podejścia. Pretensja Giesego co do ściśle naukowego potraktowania sprawy nie tylko że nie jest uzasadniona, lecz uderza nieprzyjemnie wobec nagromadzonych w jego pracy cech, będących zaprzeczeniem wszelkiej naukowości.

Most nie oszczędza obiektu swojej krytyki. Przyznając, że Giese z racji swojej długoletniej pracy w dziedzinie kolejnictwa jest najzupełniej kompetentny do zabierania głosu na ten temat, Most tym bardziej podkreśla swoje zdziwienie, że doprowadził on swoje badania do tak dziwnych wprost wyników.

Pracę swoją rozpoczyna Most przyznaniem Giesemu zasadniczej racji zarówno co do twier-

dzenia, że obroty Niemiec, idące przez obce porty, pociągają za sobą płatności wobec zagranicy, jak też i co do oczywistej zmiany na korzyść bilansu płatniczego Niemiec z chwilą przekierunkowania ruchu przez porty własne. Jest to tak proste i jasne, że doprawdy nie potrzebował Giese zużywać aż tyle wysiłku celem udokumentowania tego. Powstaje jednak pytanie, czy oszczędności dewizowe, osiągnięte na jednym odcinku, nie pociągną za sobą zbyt daleko idących ofiar z punktu widzenia całości gospodarki narodowej Niemiec. Ren bowiem, w który godzą wystąpienia Giesego, jest tak ważną częścią składową organizmu gospodarczego Rzeszy, że straty przezeń poniesione zbyt wydatnie zaważą na szali, nie rekompensując się bynajmniej przez uprzywilejowanie portów północnych. Błąd Giesego polega na fałszywym z gruntu stawianiu kwestii: Ren albo porty północne, i nie traktowaniu tych dwóch czynników, jako gałęzi tej samej gospodarki.

Poza tym Giese ujmuje sprawy żeglugi na Renie, abstrahując od ścisłej jej łączności z całością reńskiej gospodarki, a tej znów z rzeką, będącą źródłem życia całego kraju. Mosta wyprowadza z równowagi stałe podkreślanie przez Giesego korzyści, jakie odniosą porty północne po odebraniu Renowi części jego dotychczasowego ruchu. Ze sceptycyzmem patrzy też autor na rozsnuwane przez Giesego widoki zwiększenia stanu zatrudnienia w portach Morza Północnego. Osiągnie się to poważnym kosztem niemieckich portów reńskich, gdzie problem bezrobocia zarysowuje się w jeszcze poważniejszych, niż w Bremie i Hamburgu, barwach (w porcie Duisburg do niedawna jeszcze 40% ludności korzystać musiało z pomocy).

Projekt Giesego ściąga uwagę na północ, bijąc w interesy Renu. Na zachodzie kraju znaczenie narodowych portów nie było nigdy zapomniane, ani umniejszane, ale też i okręg reński wymaga przyznania sobie pełnego i równowartościowego znaczenia dla gospodarki narodowej. Im cięższe i poważniejsze jest położenie Niemiec, tym większą uwagę należy kierować na Ren. Stanowisko to jest punktem wyjścia dla rozważań Mosta.

Jeśli chodzi o dane cyfrowe, którymi Giese dokumentuje swoje tezy, a które tak dalece zainteresowały opinię publiczną, Most zbija je całkowicie, dowodząc ich nieprawidłowości i przeciwstawiając im z kolei własne obliczenia. Wypadają one następująco.

Od ruchu granicznego w Emmerich, wynoszącego 42,4 mil. ton, odlicza Most 24,1 mil. ton, z których:

a) 11,9 mil. ton przypada na wwóz i wywóz do i z Holandii przez niemiecką granicę wodną,
b) 10,0 mil. ton — na ruch na Renie przez granicę niemiecko-holenderską do i z Antwerpii, reszty Belgii oraz Francji,
c) 1,5 mil. ton — na ruch do i z pozaniemieckich portów na Renie,
d) 0,7 mil. ton — na bezpośredni ruch Ren — Morze Północne.

Pozostała suma w wysokości 18,3 mil. ton, jest to niemiecki tranzyt Renem przez porty holenderskie, który Giese określa na 32 mil. ton.

Duża różnica zachodzi również między obliczeniami Giesego i Mosta odnośnie wysokości przeciętnej stawki, przypadającej na tonę towaru za fracht morski, reński oraz za koszty przeładunku. Podczas gdy Giese określa ją na 3.— RM/t., Most obniża jej wysokość do ok. 1.— RM/t., co przy przekierunkowaniu dotychczasowego przywozu i wywozu niemieckiego z portów holenderskich na północne dawałoby oszczędność około 20 mil. RM., zamiast 96 mil. RM., obliczonych przez Giesego. Do wyniku tego dochodzi Most drogą następującej analizy trzech składowych pozycji:

1) Udział flagi holenderskiej w niemieckim ruchu na Renie, idącym przez porty holenderskie, wynosi ok. 50%, podczas gdy Giese określa go na 78%. Obniża to w rezultacie bardzo znacznie wysokość frachtów holenderskich na Renie;

2) Koszty przeładunku w portach ujścia Renu wynoszą — według opinii znawców — znacznie mniej, niż podaje to Giese;

3) W odniesieniu do frachtów morskich, Giese wychodzi z założenia, iż niemiecki wywóz, jak też i przywóz, korzystając z obcego tonażu, płacą zawsze należność za przewóz, co pociąga za sobą odpływ dewiz. Tymczasem przy eksportowych transakcjach *fob*, jak również często nawet przy transakcjach *cif*, koszt frachtu ponosi odbiorca, a więc w rezultacie straty dewizowe w tych wypadkach nie powstają. Trudno też nazwać rzeczywiste wpływy floty holenderskiej w związku z tranzytem towarów przez porty holenderskie mianem „ciężaru" dla bilansu płatniczego Niemiec, toteż zmiana dotychczasowego stanu rzeczy poważniejszych oszczędności nie przyniosłaby. Jednak z chwilą przejścia zarówno przywozu, jak i wywozu niemieckich towarów na statki niemieckie mógłby powstać nowy zysk dewizowy. Wysokość jego uzależnia się przede wszystkim od stopnia zaangażowania się floty niemieckiej w ruchu kierowanym na porty północne. Giese — którego duża przesada w tym względzie spotkała się z ostrą krytyką — określa w drugiej swojej pracy udział ten na minimum 22%, a więc na tyle, ile wynosi dotychczasowy udział floty holenderskiej w obrotach niemieckich przez porty holenderskie.

Most jednakże podchodzi do tego problemu z dużą ostrożnością.

Do przywozu bowiem towarów, idących przez porty holenderskie, angażowana jest z racji ich masowego charakteru flota trampowa, ta zaś w porównaniu z liniowcami w żegludze niemieckiej jest daleko mniejsza i przy tym — jak Mostowi wiadomo — jest w pełni zatrudniona. Angażując się zatem w ruchu skierowanym na porty niemieckie, trampy niemieckie musiałyby zaniedbać odcinki dotychczasowej swojej pracy, dającej przecież również dopływ dewiz lub ich zaoszczędzenie. Czy w rezultacie byłoby to dodatnie? Wątpliwe.

Ale nawet w wypadku, gdyby trampy te były wolne, trzeba wziąć pod uwagę, że:

1) statki te będą miały za granicą wydatki, idące w rezultacie na niekorzyść bilansu płatniczego Niemiec,

2) wybór flagi nawet w wywozie nie leży całkowicie w rękach załadowcy,

3) udział niemieckiej żeglugi, zainteresowanej znacznie w ruchu portu rotterdamskiego i antwerpijskiego i dającej poważne dochody, nie pozostanie z powodu zmniejszenia się ogólnego ruchu na tej samej wysokości, a ulegnie zniżce.

W rezultacie zatem zyski i zaoszczędzenia dewiz przez niemiecką flotę są po większej części utopią.

Co do ogólnego bilansu, sporządzonego po ewentualnej realizacji koncepcji Giesego, to zamknie się on — podkreśla to dobitnie Most — saldem ujemnym. Straty przewyższą wszystkie zyski. Odebranie Renowi projektowanej części obecnego ruchu zaostrzy od razu walkę konkurencyjną między flagami o pozostałe ładunki. Niższe koszty robocizny, mniejsze obciążenia socjalne i podatkowe — wszystko to da tym większe atuty flocie holenderskiej w osiągnięciu pozytywnego wyniku we wzmożonej rywalizacji z żeglugą niemiecką.

To, iż przekierunkowanie dotknie flotę niemiecką tylko w ¼, wydaje się Mostowi zbyt daleko idącym optymizmem. Prócz większej znacznie części, trzeba jeszcze wziąć pod uwagę, że flota niemiecka na każdej tonie towaru jej odebranego traci więcej w porównaniu ze stratą floty holenderskiej.

Według przewidywań Giesego, okrojenie ram ruchu na Renie pociągnie za sobą zwiększenie się stosunkowego udziału niemieckiej flagi w pozostałym ruchu, a to z racji angażowania w większej mierze przez niemieckich załadowców niemieckiego tonażu. Wpłynie to na polepszenie stanu, jaki się wytworzył w tym względzie w okresie powojennym, kiedy to spadek rozwoju niemieckiej flagi pozwolił na poważny wzrost flagi holenderskiej w ogólnym ruchu na Renie. Abstrahując od zdecydowanych skutków, jakie wywarł na położenie floty niemieckiej na Renie traktat wersalski — replikuje na to Most — żywotny postęp w rozwoju floty holenderskiej nie był wynikiem, jak sądzi Giese, sprzyjających ku temu dyspozycji załadowczych, lecz źródła jego szukać należy w niższych kosztach eksploatacji floty holenderskiej. Przy tym trzeba jeszcze wziąć pod uwagę, że wybór flagi — podobnie jak w obrotach morskich — nie zawsze zależy od woli załadowcy. A zresztą bardzo często zachodzi wypadek, iż reńskie statki, pływające pod holenderską banderą, znajdują się w niemieckich rękach. Giese w przeprowadzonej analizie interpretuje ten fakt wędrowania niemieckiego kapitału pod obcą flagę motywami li tylko egoizmu prywatno-gospodarczego. Most natomiast jest zdania, że pojedyńczych wypadków niepatriotycznego postępowania przedsiębiorstw armatorskich nie można przecież uogólniać. Do ucieczki pod obcą banderę zmuszała niemieckich armatorów zaborczość Wielkiej Ententy. I właśnie z okresu powojennego datuje się najsilniejsza emigracja kapitałów.

Prócz powyższego zachodzą jeszcze dwa wypadki, kiedy przejścia niemieckiego kapitału pod obcą flagę nie można byłoby w żadnym razie określać mianem działania na niekorzyść interesów narodowych. Mianowicie, kiedy po zakończeniu wielkiej wojny znaczna część niemieckiej floty reńskiej została oddana Francji i Belgii i w rezultacie zagraniczne stosunki Rzeszy zaczęły się rwać, ponowne podjęcie działalności na zewnątrz możliwe było częstokroć tylko przez tworzenie samodzielnych przedsiębiorstw na mocy obcego prawa. Poszedłszy tą drogą żegluga niemiecka osiągnęła pełny sukces nie tylko w ponownym nawiązywaniu stosunków transportowych, ale przede wszystkim we wznowieniu całości przedwojennych stosunków z Holandią i przez nią z innymi krajami. Poza tym armatorzy niemieccy, myśląc o przetrwaniu ciężkiego okresu i utrzymaniu się przy życiu, szukali kredytu w Holandii, nie mogąc go znaleźć na rynku niemieckim. W zamian natomiast za udzielany kredyt banki hipoteczne żądały m. in. zapisu statków do rejestru holenderskiego. Powstałych z tego tytułu procentów długów przekierunkowanie ruchu na porty północne nie zlikwiduje, ani też ich nie zmniejszy. Przeciwnie — sytuacja może się jeszcze zaostrzyć.

O ujemnych — zaprzeczonych przez Giesego — skutkach w dziedzinie stosunków wzajemnych z Holandią i Belgią z racji ewentualnego zastosowania przez nie kontrśrodków — woli Most nie mówić, uważając, że należy to do kwestji, których na razie lepiej nie poruszać. Ogranicza się on jedynie do skonstatowania, że Holandia jest nader dobrym klientem Niemiec, odbierając około 10% (1935 r. — 9,5% = 400 mil. RM.) całego wywozu Rzeszy i dając w obrotach rok rocznie wybitnie dodatnie saldo bilansu handlowego. Z drugiej strony Niemcy są poważnym odbiorcą surowców z kolonii holenderskich.

W wywozie do Holandii pozycja węgla ma dla Niemiec duże znaczenie dewizowe. Uplasowanie węgla na rynku holenderskim połączone jest z poważnymi trudnościami tak z racji silnego popierania przez Holandię własnego węgla, jak też i z powodu ostrej konkurencji węgla angielskiego. Sytuację w tym względzie ułatwia istnienie głównie w Rotterdamie przedsiębiorstw bądź czysto niemieckich, bądź też o kapitale mieszanym.

W wywozie węgla zarówno do Holandii, jak i do Belgii bardzo poważną rolę odgrywa bunkier. Obawę, że po odebraniu portom ujścia Renu części ich ruchu sytuacja na tym odcinku radykalnie zmieni się na niekorzyść, rozprasza Giese w swojej drugiej publikacji zdecydowanym twierdzeniem, że nie tylko, iż nie poniesie się przy tym strat dewizowych, ale z jednej strony powstrzyma się odpływ dewiz za granicę, a drugiej — powstanie nowe źródło ich dopływu. Wzrost ruchu bowiem w portach północnych pociągnie za sobą ogólny wzrost zużycia niemieckiego bunkru, rekompensując zmniejszenie się jego zużycia w portach ujścia Renu i dając w rezultacie jeszcze zao-

szczędzenie dewiz, które z racji pracy wykonywanej przy bunkrowaniu w obcych portach, przypadają obcej gospodarce. A przy tym zaangażowanie się obcego tonażu w ogólnym przyroście ruchu w portach niemieckich pociągnie za sobą zwiększony dopływ dewiz.

Most, jakkolwiek przyznaje, że przekierunkowanie na porty niemieckie podniesie w nich zużycie niemieckiego bunkru, jednak zastanawia się z troską nad losem niemieckich przedsiębiorstw bunkrowych, osiadłych w portach Holandii i Belgii. Położenie ich i utrzymanie się na powierzchni stanie się niezwykle trudne. A winno się mieć na uwadze, że są to przecież bastiony niemieckiej gospodarki, posiadające znaczenie, którego bagatelizować nie wolno.

Z kolei Most zastanawia się nad tym, o jakie towary — prócz węgla — mogłoby chodzić Giesemu przy przekierunkowaniu wywozu niemieckiego z drogi wodnej na szyny, i dochodzi do wniosku, że w grę weszłoby zaledwie parę towarów, i to w nieznacznej wysokości, tak że w rezultacie przy tak niewysokich sumach dewizowych i rekompensowanych przy tym mniej lub więcej na innych odcinkach, wątpliwą staje się z punktu widzenia gospodarki narodowej opłacalność realizacji projektowanych posunięć w dziedzinie polityki taryfowej.

Jeżeli chodzi o towary niemieckiego przywozu, idącego przez porty holenderskie i belgijskie, to trzeba wziąć pod uwagę przede wszystkim, że znaczna ich część, to albo towary, przeznaczone do produkcji miejscowej, albo też środki żywności dla milionowych rzesz okręgów nadreńskich, które przecież bezsensem byłoby sprowadzać jakąś inną drogą, a nie tą najbardziej bezpośrednią. Z drogi reńskiej na szyny kolejowe mogłyby być ewentualnie skierowane — przy odpowiedniej polityce taryfowej i innych środkach atrakcyjnych — rudy. Ale tu trzeba zauważyć, że nie wpłynie to bynajmniej korzystnie ani na wywóz niemieckich gotowych towarów żelaznych, ani też na poziom cen wewnętrznych.

Z dużym naciskiem podkreśla Most, że zaniechanie naturalnych i bezpośrednich dróg transportowych podroży znacznie zarówno przywóz, jak i wywóz Niemiec. Kampania prasowa przeciw Giesemu wysuwała ten właśnie moment na jedno z pierwszych miejsc.

W replikach swoich odpiera Giese jednak zarzut krzywdzenia wywozu, uwypuklając specjalne popieranie go dzięki zastosowaniu daleko idącej obniżki frachtów kolejowych. Dla Mosta stawianie w ten sposób sprawy jest tym dziwniejsze, że Giese jest przecież fachowcem w dziedzinie kolejnictwa i powinien się orientować, że koleje Rzeszy na taryfach wyjątkowych ponoszą straty, które trzeba wyrównywać częściowo chociaż przez pewną zwyżkę taryf ogólnych (o 5% na towary i zwierzęta z dniem 20 stycznia 1936 r.). O dalszym zatem obniżaniu stawek mowy być nie może. A przy tym trzeba wziąć pod uwagę potrzebę nowych urządzeń, połączeń, taboru, personelu itp., aby potrzebom transportowym uzyskanych 6 mil. ton podołać.

Przy dalszej analizie podanych przez Giesego cyfr, Most wytyka nowy, kardynalny błąd, przezeń popełniony. Otóż biorąc przeciętne obciążenie 1 tony towaru jako 3.— RM, oszczędności dewizowe na 6 mil. ton musiałyby się równać 18 mil. RM, a tymczasem Giese zagalopowując się określa wysokość przyszłego zaoszczędzenia dewiz na 30 mil. RM, a zatem podwyższa nieuzasadnienie stawkę do 5.— RM/t (5 RM × 6 mil. ton = 30 mil. RM).

Podejście Giesego do problemu odebrania portom ujścia Renu części ich dotychczasowego ruchu nacechowane jest myślą odwetu za przypisywane im, a zwłaszcza Rotterdamowi, dążenia w okresie powojennym do wyrwania portom niemieckim transportów towarów masowych. Most, nie zajmując co do tezy tej określonego stanowiska i uważając, że trzeba ją poddać gruntownemu zbadaniu, zwraca uwagę, że cofanie się obrotów w portach północnych uzależnione jest u podstaw od niekorzystnych zmian sytuacji gospodarki światowej, pozostających w związku z wielką wojną i jej fatalnymi skutkami. Ilustruje to następująca tablica:

Tabl. 1. Tendencja rozwojowa portów w okresie powojennym

Porty \ Lata	1913	1929	1935	1935 : 1929
	w mil. ton			w %
Hamburg	25,5	28,6	20,0	*—30,1*
Brema	7,2	6,5	6,5	*± 0*
Emden	3,2	3,9	6,8	*+74,4*
Duisburg-Ruhrort . .	27,3	22,6	14,8	*—34,5*
Porty Renu i Ruhry .	39,5	38,7	29,4	*—24,0*
Rotterdam	28,1	38,5	28,1	*—26,8*

Przy porównywaniu obrotów portowych nie wolno opierać się tylko na ilościowej wysokości transportów, lecz równocześnie trzeba brać pod uwagę ich jakość. Chodzi tu o uwzględnienie wartości towarów, a w związku z tym wysokości kosztów manipulacyjnych i możliwości zysku w stosunku do 1 tony.

Rotterdam jest portem towarów masowych, podczas gdy w Hamburgu przeważa drobnica. Ilustruje to Most niżej podaną tabelą:

Tabl. 2. Struktura towarowa obrotów Rotterdamu i Hamburga w r. 1934 (w %)

Towary \ Porty	Rotterdam	Hamburg
Węgiel	*33,98*	*11,05*
Rudy	*16,19*	*3,29*
Zboże	*12,36*	*8,06*
Żelazo i stal	*0,41*	*3,23*
Drzewo	*6,38*	*3,38*
Oleje mineralne	*6,06*	*13,72*
Inne	*24,62*	*57,27*
Ogółem . . .	*100,00*	*100,00*

Reasumując całość swoich wywodów, Most uważa za nietykalny wynik przeprowadzonej przez siebie analizy: skonstatowanie, iż straty dewiz

i ich możliwe zaoszczędzenia są w ujęciu Giesego utopią, co bez trudności daje się wykazać, a pretensje Giesego co do ścisłej naukowości są — w obliczu wprowadzających w błąd, całkowicie fałszywych cyfr — bezpodstawne i niepoważne. Przeciwwagę natomiast strat dewizowych, które bezsprzecznie wynikają z racji korzystania z usług obcych portów, stanowią nie tylko poważne konkretne wpływy dewizowe, ale i wartości pośrednie, z których nie wszystkie dają się oszacować cyfrowo, a które wiążą się tak z zagadnieniem niemieckiego wywozu, jak też i z wytycznymi polityki narodowo-socjalistycznej, oceniającej rynek zachodni na równi z rynkiem wschodnim.

Ewenementem do pewnego stopnia stała się publikacja Mosta, w której zajmuje on tak zdecydowanie odmienne stanowisko wobec problemów, wysuniętych przez Giesego, opowiadając się nie tylko za *status quo* na odcinku reńskim, ale żądając z całą bezsprzecznie potężną siłą argumentacji tym większego baczenia na Ren, z uwagi na rolę, odgrywaną przezeń w całości gospodarki narodowej Niemiec. Ze względu zarówno na podejście do tego tak absorbującego kompleksu zagadnień od strony skrajnie przeciwnej, jak też i na rażącą dysproporcję w obliczeniach tych samych pozycji dewizowych, zmuszającą siłą rzeczy do skontrolowania nawet najbardziej entuzjastycznego ustosunkowania się do koncepcji Giesego — praca Mosta zelektryzowała opinię, wywołując ogólne naprężenie w oczekiwaniu na miarodajną w tym zakresie odpowiedź.

ROLA RENU I NIEMIECKICH PORTÓW MORSKICH W CAŁOŚCI GOSPODARKI NIEMIECKIEJ

Próby wyjścia z powstałej sytuacji podjął się podsekretarz stanu niemieckiego ministerstwa komunikacji, G. Koenigs. Obiektywnie i rzeczowo przystąpił on na łamach *Die Deutsche Volkswirtschaft* (1937, nr 16) do kompromisowego naświetlenia wydobytych na forum publiczne problemów. Punktem wyjścia jest dla niego niezaprzeczalna konieczność traktowania Renu i portów północnych w jednej płaszczyźnie, jako dwóch o równie wielkim znaczeniu elementów niemieckiej gospodarki narodowej. Toteż z gruntu fałszywe jest formułowanie przez Giesego pytania: „Ren czy porty północne?“ Przeciwstawienie nie ma tutaj żadnej racji bytu. Jedynym właściwym rozwiązaniem jest równoległe kierowanie uwagi na Ren i na porty niemieckie, bez szkodliwej w skutkach preferencji jednej ze stron.

Obierając to jedynie słuszne rozwiązanie, Koenigs zdaje sobie jasno sprawę z trudności własnej w tym względzie pozycji, w dotychczasowych bowiem swoich posunięciach był on nad Renem osądzany za rzecznika wyostrzonej *ad maximum* portowej polityki taryfowej, od portów natomiast północnych szły równocześnie zarzuty specjalnego trzymania na oku reńskiej żeglugi i całości reńskiej gospodarki. Znalezienie idealnej wypadkowej obustronnych interesów połączone jest z nadmiernymi trudnościami, zwłaszcza że krytyczne osądzenie każdego kroku może mu nawet nadać sens, którego on zasadniczo nie posiada. Konkretnie sprawę tę ujmując, chodzi o sprawiedliwy podział transportów towarowych między Ren i porty północne, sprowadzający się w rezultacie do okrojenia ruchu reńskiego o taką cyfrę, która by nie szkodziła interesom gospodarki reńskiej a zarazem zadośćuczyniła potrzebom portów północnych. Istota zagadnienia jest jasna i nie może budzić żadnych zastrzeżeń, ponieważ ruch towarowy przez porty niemieckie wymaga specjalnego poparcia, dając przeciwwagę naturalnej sile atrakcyjnej drogi reńskiej. Dotychczasowa polityka kolei niemieckich szła konsekwentnie w wytkniętym kierunku. Realizację tego samego celu przeprowadzał równolegle zarząd wewnętrznych dróg wodnych. I mimo to jednak nie zdołano osiągnąć pełni równowagi, ponieważ cały kompleks tych zagadnień nie jest tak prosty, jak wyobraża to sobie Giese, dla którego przekierunkowanie 6 milionów ton towarów z drogi wodnej na szyny nie przedstawia zasadniczo specjalnych trudności.

Tymczasem jest to ogromnej miary zagadnienie, którego realizacja uzależniona jest od całego szeregu częstokroć wprost nieuchwytnych i wymykających się z pod kontroli czynników. Rola kolei niemieckich i zarządu wewnętrznych dróg wodnych polega w tym wypadku na stworzeniu siły atrakcyjnej dla kierowania się przywozu i wywozu przez własne centra przeładunkowe. Jedynie przez stosowanie konsekwentnej polityki konkurencyjnych frachtów kolejowych i rzecznych możliwe jest wywarcie pozytywnego wpływu na decyzję załadowcy i odbiorcy w sensie skłonienia ich do korzystania z usług portów północnych. Drogą tą szło się dotychczas i nadal będzie się nią postępowało. Jednakże akcja ta nie uzależnia się jedynie od sytuacji dewizowej, albowiem wchodzą tu w grę momenty natury państwowo- i handlowo-politycznej. A zresztą poruszanie publiczne całości związanych z tym zagadnieniem spraw nie jest bynajmniej wskazane, a to chociażby ze względu na możliwość sprowokowania przeciwdziałania ze strony Belgii i Holandii.

Co się tyczy natomiast roztrząsań absolutnej wysokości strat dewizowych, ponoszonych na korzyść obu tych państw, to są one niemal bezowocne, ponieważ nie wszystkie czynności, którym podlega w portach obcych przywóz i wywóz niemiecki, dają się ująć cyfrowo.

Bardziej pożyteczne i celowe byłoby raczej zbadanie stosunku ponoszonych kosztów do wartości obrotów niemieckich, przechodzących przez porty holenderskie i belgijskie.

Okazać się może — co zresztą jest bardzo prawdopodobne — że stanowią one zaledwie nieznaczną część ogólnej wartości przywożonych i wywożonych towarów. A biorąc przy tym pod uwagę, że właśnie Ren stał się zasadniczą podstawą pełnego rozwoju okręgów nadreńskich, może nawet da się wykazać, że straty dewizowe, w tak różny sposób obliczane przez Giesego i Mosta, przedstawiają jedynie koszty, jakie musi się ponosić z uwagi na o wiele wyższe wpływy dewizo-

we, które osiąga się dzięki wywozowi węgla i towarów gotowych.

Pójście po tej nowej linii badań należy do zadań trzeciego autora, któremu przyświecać będzie idea pogodzenia problemu reńskiego z zagadnieniem portów północnych.

W międzyczasie prof. Most zabrał powtórnie głos w sprawach Renu, publikując niewielkich rozmiarów broszurę pt. *Der Rhein als Wirtschaftsgestalter* (Duisburg, 1937).

W pracy tej, pozbawionej całkowicie charakteru polemicznego, autor zajmuje się historią rozwoju znaczenia Renu i jego specjalną rolą dla gospodarki narodowej Niemiec. Powiązanie tych dwóch momentów stanowi dla Mosta oś zagadnienia. Dając obraz ewolucji charakteru Renu od rzeki, zakreślającej granicę zasięgu wpływów politycznych Rzymu, do twórczego czynnika gospodarczego, Most konsekwentnie i przekonywująco kładzie podwaliny pod zajmowane przezeń stanowisko w odniesieniu do problemu reńskiego.

W jedną zamkniętą całość łączy się gospodarcza siła Renu z czynnikami politycznymi i kulturalnymi. Ren — to jakby potężne i niewyczerpane źródło wszechstronnego promieniowania. Cała niemiecka historia, związana z Renem, przesiąknięta jest świadomą ideą stworzenia z tej rzeki nerwu życiowego.

Rola gospodarczego pomostu pomiędzy połaciami, rozciągającymi się po obu brzegach, absorbuje tak dalece Mosta, że nastraja się on nawet w związku z tym na podniosłą nutę. Ren i wszystko, co jest z nim związane, w oczach Mosta nabiera cech jakiegoś misterium. Do miana misji podnosi on rolę Renu, jako łącznika germańskich plemion i państw.

Z punktu widzenia gospodarczego kierunek promieniowania Renu ulegał w ciągu dziejów kilkakrotnym zmianom. Początkowo linia: Włochy-Alpy-Ren środkowy odgrywała rolę dominującą. Przesunięcie się jednak ośrodka handlu światowego z miast włoskich i Hiszpanii na Holandię pociągnęło za sobą oparcie punktu ciężkości na dolnym Renie. W związku z tym linia: szlaki światowe-Morze Północne-dolny Ren nabrała z kolei znaczenia zasadniczego.

Równolegle do rozkwitu potęgi gospodarczej Holandii, związanego ze zdobyciem kolonij i rozwojem morskiej floty handlowej, szło opanowywanie przez Holandię żeglugi na Renie. Panowanie nad Renem zostało wówczas przesądzone na korzyść państwa osiadłego u jego ujścia.

Upadek żeglugi reńskiej w wieku XVIII uwypukliło tym wyraźniej jej pełne odrodzenie w następnym stuleciu. Wiązało się to ściśle z trzema zasadniczymi momentami:

1) niebywałym rozszerzeniem zasięgu działalności żeglugi morskiej,

2) zastosowaniem maszyny parowej,

3) masowym zapotrzebowaniem na węgiel.

Transporty na Renie, na które składały się dotychczas głównie towary drobnicowe, nabierały coraz bardziej charakteru transportów masowych. Udział drobnicy wynosił w okresie przedwojennym już tylko 4%, spadając w ostatnim 20-leciu do 2,5%. Jednakże Most wyraża opinię, że w związku z zastosowaniem niewielkich statków, skonstruowanych specjalnie do przewozów drobnicy, udział jej wzrośnie. Decydująca przewaga ładunków masowych w ogólnych przewozach reńskich znajduje uzasadnienie w taniości drogi wodnej.

Rozwój ogólnych transportów towarowych na Renie, stojący w związku z ogromnym rozwojem przemysłu w okręgach reńskich i zapotrzebowaniem na towary masowe tak ze strony samego przemysłu, jak też i ze strony narastającej stale ludności, ilustruje wymownie poniższe zestawienie:

W r. 1860	ok. 1,4 mil. ton
„ „ 1870	„ 3,9 „ „
„ „ 1880	„ 5,6 „ „
„ „ 1900	„ 21,9 „ „
„ „ 1913	„ 54,6 „ „
„ „ 1929	„ 74,9 „ „
„ „ 1936	„ 71,8 „ „

Traktując całość swoich dotychczasowych wywodów, zajmujących większą część broszury, jako uzasadnienie strukturalnego powiązania Renu z gospodarką narodową i całokształtem życia Niemiec, Most raptownie przechodzi do zobrazowania fatalnych dla Niemiec skutków traktatu wersalskiego i okresu powojennego.

Obecna sytuacja żeglugi niemieckiej na Renie jest rzeczywiście bardzo ciężka. Dewaluacja pieniądza poszczególnych zainteresowanych państw jeszcze bardziej zaostrzyła walkę konkurencyjną.

Abstrahując od trudności, które wyrastają od wewnątrz przed niemiecką żeglugą na Renie, a których rozważanie wkraczałoby w sferę gospodarczo-polityczną, podczas gdy omawiana broszura poświęcona jest zagadnieniom czysto gospodarczym, Most krótko i zdecydowanie, jakkolwiek w bardzo dyplomatycznej formie wyraża swój pogląd na zagadnienie konkurencji Renu z kolejami.

Każda ze stron ma dążyć do rozwoju w oparciu o własne siły. Metoda bowiem wzajemnego wydzierania sobie transportów osłabia jedynie energię, nie prowadząc do wyników pożądanych z punktu widzenia dobra całości gospodarki Niemiec. Plan czteroletni, który stawia za zadanie realizację tezy stworzenia własnych źródeł zaopatrywania się w surowce, obok jednoczesnego nastawienia się na maksymalny rozwój wywozu, wyznacza każdemu środkowi transportowemu odpowiednią rolę. Misja Renu — z uwagi na bezpośredniość i taniość drogi wodnej — jest w tym wypadku zupełnie jasno zakreślona. Kierunek drogi reńskiej jest wytyczony przez los, toteż nieuzasadnione jest dopatrywanie się w istniejącym stanie rzeczy cech tragicznych.

Na zakończenie pracy Most — powołując się na poprzednią swoją broszurę — jeszcze raz dobitnie podkreśla, iż korzystanie z usług Renu przynosi w ogólnym wyniku gospodarce niemieckiej więcej dewiz, niż pochłania ich przeładunek w portach belgijsko-holenderskich.

RECENZJE

Vitols Hugo, *La mer Baltique et les états baltes,* Paryż, 1935, str. IX, 354.

To niezwykle jasno i przejrzyście napisane dzieło Hugona Vitolsa, poświęcone przeszłości i współczesności Łotwy i Estonii, a wydane dla szerokiego spopularyzowania tych zagadnień, przynosi niejednokrotnie interesujące uzupełnienia do tych kilku prac o krajach i problemach wschodniego Bałtyku, jakie ukazały się we Francji w ostatnich latach.

Autor omawia kolejno prehistorię Kurlandii i Inflant; początki ekspansji germańskiej na wschód i utworzenie *Terrae Marianae,* współzawodnictwo niemiecko-duńskie, panowanie Hanzy nad Bałtykiem i miastami inflanckimi, pogłębianie się poddaństwa w miarę wzrostu wywozu produktów rolnych Inflant, upadek Hanzy, walkę o *dominium maris Baltici* w XVI wieku, okres panowania szwedzkiego, panowanie księcia Jakuba w Kurlandii, a wreszcie rządy rosyjskie i okres współczesny. Jednak pozostawia przy tym w cieniu kilka problemów, które mogły być z pożytkiem wzięte pod uwagę w tej pracy: na przykład rozpatrzenie przyczyn zwycięstwa reformacji w Kurlandii i Inflantach, historię Księstwa Kurlandzkiego przed i po panowaniu księcia Jakuba, wewnętrzne dzieje miast inflanckich, lub wreszcie — jeżeli chodzi o wiek XIX — zestawienie danych dotyczących wzmagania się pod względem gospodarczym elementów łotewskich i estońskich w stosunku do niemieckich i rosyjskich. Zresztą Vitols przechodzi bardzo szybko — zbyt szybko na to, by zaspokoić naszą ciekawość i aby nas pouczyć — przez okres XIX wieku i lat przedwojennych.

Trzeba również stwierdzić, że pewne jego poglądy wywołują zastrzeżenia — na przykład twierdzenie, że Polska zmierzała w XVI wieku do panowania nad Bałtykiem. Przekonanie to wydaje się nieco powierzchowne, gdyż, jeśli się weźmie pod uwagę całą bałtycką politykę Polski w tym okresie, to nie będzie ulegało wątpliwości, że Polska była jedynym z wielkich państw bałtyckich, które nie miało wówczas — tak jak i nie ma dzisiaj — ambicji osławionego *dominium maris Baltici.* Polska XVI wieku nie miała powołania morskiego i przedsięwzięcia morskie bynajmniej jej nie pociągały. Niewątpliwie jej ekspansja handlowa musiała znaleźć ujście drogą morską, tym bardziej że oś gospodarcza Polski wiodła biegiem Wisły ku wybrzeżu, które należało zatem utrzymać w swym ręku — na ogół jednak ambicje Polski poza to nie wyszły: starała się ona przede wszystkim odegrać rolę stabilizacyjną, zgodną zresztą z jej interesami, to znaczy chciała zapewnić utrzymanie równowagi, ilekroć groziło pozyskanie przez jedno z państw nadbrzeżnych zbyt wielkiego znaczenia na wschodnim Bałtyku. Ona to stawia czoło Szwedom i nie dopuszcza do zdobycia władzy nad Bałtykiem przez Rosję, sama jednak nie prowadzi polityki zmierzającej do opanowania tego morza.

Mimo kilku braków i kilku wątpliwych poglądów, dzieło Vitolsa zawiera dużo ciekawych wiadomości, które wcale nie są niepotrzebnym powtarzaniem tego, co już ogłoszono w języku francuskim.

H. de Montfort
Tłum. z franc. M. Choynowski

Wereszycki Henryk, *Anglia a Polska w latach 1860—1865,* Archiwum Towarzystwa Naukowego we Lwowie, dział II, tom X, zesz. 3, Lwów, 1934, str. 207.

Wereszycki Henryk, *Great Britain and the Polish Question in 1863* (Wielka Brytania a sprawa polska w r. 1863), odbitka z *The English Historical Review,* styczeń 1935.

Chociaż powstanie 1863 roku jest bardzo ważnym wydarzeniem w polskiej historii i chociaż wpływ jego na historię europejską był znaczny, w innych krajach zajmowano się nim mało. Było to jedno z najbardziej niewczesnych posunięć dziejowych. Chłopi w Królestwie byli jeszcze wciąż niewyzwoleni, stosunki Polaków z Rusinami równie złe, jak zawsze. W Królestwie Polacy byli pochłonięci rozwojem przemysłu, w Galicji pokój był koniecznym warunkiem społecznego i politycznego postępu, a równocześnie nadarzała się w zaborze rosyjskim najlepsza między rokiem 1830 a 1905 okazja dla zdobycia narodowego systemu wychowawczego. Zmarnowano szanse powstania w roku 1848 i podczas wojny krymskiej. Pywódcy polskich stronnictw umiarkowanych byli przeciwni zbrojnej rewolcie i nie przestawali jej potępiać. Wybuch jej trudno zrozumieć bez uświadomienia sobie podłoża w postaci europejskiego romantyzmu: *risorgimento* we Włoszech, walka o wolność na całym kontynencie, a przede wszystkim entuzjazm wzniecany przez polskich poetów i odrodzenie napoleońskiej legendy wśród emigrantów w zachodniej Europie. Ten śmiały lecz nieszczęsny poryw był potwierdzeniem żywotności największego z uciśnionych narodów. Była to ze strony młodego pokolenia próba nawiązania do przeszłości. Któż może twierdzić, że takie ofiary są daremne? Przywódcy liczyli na pomoc z dwóch źródeł — chłopów i obcych mocarstw. Oba źródła zawiodły. Otóż właśnie kwestii pomocy zagranicznej poświęcone są prace Wereszyckiego.

Jeśli zapomnimy o późniejszych politycznych wydarzeniach, których nie można było wówczas przewidzieć, to stwierdzimy, że jeśli chodzi o Wielką Brytanię, trudno było liczyć na skuteczną jej interwencję, gdyż nie mogła się ona opierać na zbrojnej pomocy. Wojna oznaczała stworzenie okoliczności sprzyjających francuskiej napaści na Nadrenię. Anglia, a szczególnie Palmerston, była ogarnięta — jak podkreśla autor — lękiem przed potęgą Napoleona III. Francja była rzeczywistym wrogiem, podczas gdy Prusy były związane z Anglią dynastycznymi, rasowymi i religijnymi więzami. Tę zasadniczą słabość Wielkiej Brytanii jako interweniującej potęgi pogłębiał jeszcze wzgląd na ożywiony handel z Rosją, jej geograficzna odległość, wojskowa niemoc i ogólna nieznajomość problemu polskiego. Anglia nie miała w owym czasie koncepcji Polski jako wielkiego narodu

w stanie przejściowego upadku, jaką miała w r. 1815 lub 1918. Polska była dla większości Anglików rosyjską Irlandią, katolicką i spiskującą, a rosyjska propaganda kładła nacisk na analogię.

Nie rozumieli oni, dlaczego Polacy musieli odrzucić kompromis Wielopolskiego. Można się nawet dziwić, że w ogóle opinii publicznej udało się wywrzeć chociaż jaki taki wpływ na rząd. To prawda, że rozumiano opartą na traktacie wiedeńskim sytuację prawną, że warstwy pracujące były poruszone przez ucisk i okrucieństwo rosyjskiego rządu i że od czasu wojny krymskiej nastroje antyrosyjskie były dość żywe. Rzeczywisty jednak wpływ na opinię publiczną miało bezpośrednie zetknięcie polskiej szlachty z angielskimi wigami, z którymi miała ona tyle wspólnego, oraz — jak wykazuje autor — skuteczniejsza od dotychczasowej i późniejszej polska propaganda. Chociaż istoty zagadnienia nie dostrzegali ani politycy ani ogół, jednak cały kraj był poruszony jednym z tych porywów uczucia i oburzenia, jakie często wpływały na bieg europejskich spraw w nowszych czasach.

To zjawisko wybuchu i gaśniecia ogólnego entuzjazmu w Wielkiej Brytanii — często jałowe, czasami skuteczne, a zazwyczaj wywołujące oskarżenia „przewrotnego Albionu" o obłudę — może być wyjaśnione jedynie przez krótką analizę mechanizmu czynnego przy brytyjskich wystąpieniach zagranicznych. Zawodowi dyplomaci zajęci stale sprawami międzynarodowymi, pracujący tajnie, ale dzięki swej wiedzy mający wpływ na rząd, nie nadają się oczywiście do decydujących politycznych rozstrzygnięć. Ulegają oni często otoczeniu. I tak na przykład w roku 1863 lord Napier był stronnikiem Rosji, podczas gdy brytyjski przedstawiciel w Warszawie opowiadał się za interwencją. Toteż zasadnicze wytyczne polityki muszą być ustalane przez rząd. Istnieje jednak jeszcze trzeci czynnik w demokracji, a mianowicie opinia publiczna. Czynnik ten — często niewykształcony, kierujący się uczuciami i o wiele głośniejszy niż dyplomaci lub ministrowie — może wywierać niebezpieczny wpływ w delikatnych sytuacjach, szczególnie w kraju, który z powodu swych filantropijnych tradycji i empirycznych metod w polityce zagranicznej łatwo się poddaje takim wpływom. Z drugiej strony opinia publiczna może mieć słuszność i może skłonić oporny lub wahający się rząd do zmiany polityki. Była to właśnie siła, która swą nieokreśloną, lecz dającą się usprawiedliwić sympatią do uciśnionego narodu powstrzymała na pewien czas Palmerstona od wycofania się ze stanowiska, które uważał za niezgodne z interesami państwa. Dzisiejsza Polska, jak zaznacza Wereszycki, byłaby równie jak Wielka Brytania w roku 1863 niechętna angażowaniu się w nawet szlachetną krucjatę, która by zachwiała *status quo* Europy.

Autor opiera swą pracę na badaniach w Archiwum Dokumentów, na rękopisach w Muzeum Brytyjskim i rodzinnym archiwum Palmerstona, na dokumentach Hotelu Lambert w Archiwum Czartoryskich w Krakowie. Czytał on debaty brytyjskiego parlamentu i współczesną prasę, a wiele materiału znalazł raczej w niewydanych listach angielskich mężów stanu, aniżeli w ich biografiach. Śledzi dotyczące Anglii nici dyplomatyczne tak samo, jak już wyśledził stosunki Austrii z powstaniem.

Praca jest ciekawym, przejrzystym i rzetelnym potraktowaniem dosyć zaniedbanego przez historyków tematu. Chociaż autor kładzie nacisk na obojętność okazywaną przez Wielką Brytanię polskiej sprawie w wielu krytycznych chwilach, jednak rozumie jej przyczyny i jest sprawiedliwy. Określa on postawę Anglii jako „przychylną neutralność wobec Polski". Można na zakończenie wyrazić radość z powodu ukazania się książki polskiego specjalisty w zakresie angielsko-polskich stosunków. Miejmy nadzieję, że przykład ten znajdzie następców w innych historykach, zarówno polskich jak i brytyjskich, w badaniach nie tylko względnie małego kontaktu dwu państw w przeszłości, lecz także wielu uderzających analogii i kontrastów między dwoma krajami, które dokonały licznych prób w dziedzinie najważniejszych spraw ustrojowych.

A. Bruce Boswell
Tłum. z ang. M. Choynowski

M a c M u n n George, *Gustave-Adolphe, le Lion du Nord, 1594—1632*, Paryż, 1935, str. 306.

Żywot króla szwedzkiego Gustawa Adolfa, to jedno pasmo walk, wśród których zyskał on nazwę „Lwa Północy". Praca gen. Mac Munna ujęta jako życiorys jest więc opowieścią o tych wojnach, wśród których zabłysło imię Gustawa Adolfa, zanim na polach bitwy pod Lützen zgasła jego gwiazda, a on sam znalazł bohaterską śmierć. Praca ma charakter popularyzatorski, daremnie więc szukalibyśmy przypisków źródłowych. Co stanowiło podstawę wiedzy gen. Mac Munna o życiu i wojnach Gustawa Adolfa — nie wiemy. Ten stan rzeczy spotykamy często we francuskich publikacjach z zakresu historii nowożytnej, ale jednak podają one przeważnie choć zestawienie bibliograficzne. W tym jednak wypadku brak takiego zestawienia. Musimy więc wierzyć autorowi na słowo, ale mimo to nasuwają się pewne wątpliwości, zwłaszcza gdy idzie o ujęcie strony politycznej i ogólnego tła historycznego.

Trzonem całej pracy jest przedstawienie działań wojennych Gustawa Adolfa podczas wojny trzydziestoletniej. Autor uwypuklił okres tej wojny prowadzonej na terenie Niemiec, poświęcając temu zagadnieniu przeszło połowę książki. Jest to najcenniejsza część pracy, przedstawiająca dobrze działania wojenne z wyraźnym jednak podkreśleniem dodatnich pociągnięć Gustawa Adolfa, którego autor darzy widoczną sympatią. Nie będziemy się jednak zajmowali tym okresem, może nawet najważniejszym w życiu króla szwedzkiego, ale przede wszystkim zobaczymy, jak autor przedstawił stosunek Gustawa Adolfa do Polski i działań wojennych nad Bałtykiem.

W stosunkach polskich autor orientuje się słabo. Myli np. pojęcie Prus Książęcych i Królewskich, zaliczając Gdańsk i Tczew do Prus Książęcych (str. 97), lub stwierdzając, że w 1618 r. ostatni książę pruski, Fryderyk Albert, zapisał testamentem Prusy Królewskie swemu krewnemu, elektorowi brandenburskiemu (str. 96). Podobnie w nazwach geograficznych są omyłki. Spotykamy więc jakąś tajemniczą miejscowość Miau, co może być Gniewem (Mewe) lub Malborkiem, jakby wynikało z przebiegu działań. Również nieścisła jest informacja podana na str. 96, jakoby Gdańsk. Toruń i Elbląg były w XIV i XV wieku wolnymi miastami. Jedynie Gdańsk, i to o wiele później, bo w dobie wojen napoleońskich, był wolnym miastem. Stąd też i przedstawienie działań wojennych wypadło słabo. Pisząc o pierwszej kampanii w Inflantach w 1621 r., podkreśla autor fakt radosnego poddania się Mitawy Szwedom. Przemilcza jednak wielk sukces hetmana Radziwiłła, który prowadził dzielną kontrakcję przez całą zimę 1621/22 roku, a 5 lipca 1622 r. zmusił Mitawę do poddania się, choć nie miał ze sobą artylerii oblężniczej, a król szwedzki z całą swą armią obozował zaledwie o 5 mil, pod Rygą.

Podobne niedokładności zakradły się i do opisu bitwy pod Trzcianą, którą autor nazywa bitwą pod Sztumem. W przedstawieniu akcji autor jest nader nieścisły. Kilkakrotnie mówi o posiłkach cesarskich i ich dowódcy feldmarszałku Arnheimie, tak iż można by sobie wyrobić mniema-

nie, jakoby właśnie Arnheim był dowódcą w bitwie pod Trzcianą. Tymczasem stanowisko to zajmował hetman Koniecpolski, którego autor na innym miejscu nazywa Koniecpoliskim. Sam przebieg walki przedstawił autor niejasno. Z wykładu jego zupełnie nie widać, jak świetne było pociągnięcie zagonu kawaleryjskiego, podjęte przez Koniecpolskiego, aby zabiec drogę Szwedom, cofającym się z pod Kwidzyna do Malborka. Bitwy pod Trzcianą nie można w żadnym wypadku nazwać nierozegraną *(indécisé)*, gdyż pogrom wojsk szwedzkich był faktem dokonanym. Można natomiast powiedzieć, że była to bitwa niewyzyskana, ale trzeba wówczas pamiętać, że Gustaw Adolf wraz z niedobitkami znalazł schronienie w obronnym Malborku, a Koniecpolski dysponował jedynie kawalerią, pozbawioną nawet taboru. Od kawalerii zaś trudno wymagać, ażeby szarżowała na twierdzę. Raz tylko udał się taki manewr, gdy w 1807 r. gen. Lasalle na czele brygady huzarów zmusił do poddania się twierdzę Szczecin. Strata sztandarów w bitwie pod Trzcianą ze strony polskiej jest poważnie przesadzona, wprost niemożliwe jest zdobycie przez pierzchających Szwedów 5 sztandarów i 70 chorągwi, jak twierdzi autor.

To byłyby rażące błędy i niesprawiedliwości, ale w ogóle przedstawienie całej kampanii pruskiej nie jest jasne i widać wyraźnie, że autor zupełnie nie orientuje się w sprawach polskich. Jest może jeszcze inna przyczyna tych niejasności. W całej książce, poświęconej działaniom wojennym nie mamy ani jednego szkicu orientacyjnego, ani jednego planu operacyjnego, ani nawet zwykłej mapy, przedstawiającej ogólny teren działań. Gdyby autor miał te szkice przed sobą i gdyby je dał czytelnikom, nie myliłby się w określaniu dzielnic i musiałby ujawnić siłę walczących, co odrazu naprowadziłoby go na to, kto się bił i kto zadecydował o przebiegu takim a nie innym.

Autor dwukrotnie zajmuje się omówieniem armii szwedzkiej i podnosi zdolności organizatorskie Gustawa Adolfa. Nie będziemy ich zaprzeczali. Król szwedzki był urodzonym wojakiem, znał swe rzemiosło i umiał przeprowadzać ulepszenia, zaobserwowane u innych. Nie docenił tego autor i nie zapoznał się zupełnie z organizacją i taktyką wojska polskiego. O królu Stefanie Batorym wie tyle, że istniał. Tymczasem dokładniejsze zapoznanie się z polską siłą zbrojną i reformami króla Stefana wyjaśniłoby autorowi wiele kwestii dotyczących armii szwedzkiej. Autor zdaje się lekceważyć armię polską, ale przecież trzeba pamiętać o kampanii 1601 roku, o Kircholmie w 1605 r., gdzie wojska szwedzkie zetknęły się z Polakami i dobrze swe szeregi wyszczerbiły. Trzeba też pamiętać, że wojna polsko-szwedzka za Gustawa Adolfa nie była jednym triumfem, jak to twierdzi gen. Mac Munn (str. 77), ale zwycięstwa trzeba było krwawo okupywać, ponosząc samemu niejednokrotnie klęski (Hamersztyn, o czym autor zdaje się nie wiedzieć, i Trzciana).

Autor wspomina o reformach wojskowych w Anglii, mówi nawet o późniejszych reformach Fryderyka Wielkiego w Prusach, wspomina o falandze macedońskiej, systemie feudalnym, jeno nic nie pisze o tym, co najwięcej zaważyło na reformach Gustawa Adolfa: o znacznie wcześniejszych reformach wojska polskiego za Batorego i polskim systemie walk kawaleryjskich. Podnosi gen. Mac Munn, iż Gustaw Adolf zmienił uzbrojenie i system walki swych kirasjerów (str. 83), ale nie wspomina, że odbyło się to w wyniku krwawej nauki z pod Kircholmu, gdzie poznano impet polskiej kawalerii i jej iście kawalerską fantazję. Autor zdaje się nie wiedzieć o reorganizacji piechoty polskiej przez Batorego, o zaprowadzonej przezeń taktyce samodzielnej walki poszczególnych kompanii. Mało jest podać zmiany zaprowadzone w armii szwedzkiej, trzeba wiedzieć, gdzie było ich źródło i trzeba znać siły i organizację przeciwnika.

J. Staszewski

Kilarski Jan, *Gdańsk*, Poznań, 1937, str. 259.

Skreślić na 250 stronach, bogato ilustrowanych obraz rozwoju historycznego tak wybitnego miasta, jakim był i jest Gdańsk, — dać opis jego zabytków i jego dzisiejszego wyglądu, oprowadzić czytelnika po nowoczesnym porcie gdańskim, rzucić tło geograficzne okolic miasta i portu — odmalować wreszcie prace i wysiłki dzisiejszej gdańskiej Polonii — to zadanie i nie łatwe do wykonania i nastręczające możliwości dania rzeczy albo suchej i bezbarwnej albo powierzchownej i bez należytego opracowania. Prof. Kilarski, autor omawianej książki, wyszedł jednak z tych trudności zwycięsko — dał w pracy swej należyty obraz przeszłości i teraźniejszości prastarego Gdańska, a uniknął powierzchowności i suchości, włożył bowiem w pracę swą dwa najważniejsze dla twórczości pisarskiej elementy: sumienność wiedzy i gorące serce, kochające szczerze opisywany przedmiot. Dzieląc swą książkę na jedenaście rozdziałów poprzedzonych wstępem, prowadzi autor czytelnika poprzez dzieje Gdańska od jego zaczątków po dzień dzisiejszy i poprzez jego zabytki. *Miasto niegdyś nasze* — to tytuł wstępu, który wprowadzić ma w poznanie Gdańska, ale poznanie to ma być oparte nie tylko na intelekcie, gdyż, jak sam autor twierdzi, należy „Gdańsk poznawać", ale obok tego należy „miłować go".

W rozdziale pierwszym omawia autor pierwotne stosunki, jakie panowały *Na pomorskim brzegu*, daje opis pierwszych wydarzeń w dziejach Gdańska — już od początku handlowej osady, a niebawem stolicy książąt pomorskich. Okres ten trwa do początku XIV wieku. Tu przerywa autor ciąg historycznego biegu wypadków, by — nawiązawszy do wspomnień historycznych z tej pomorskiej przeszłości Gdańska, zawartych w młodokaszubskiej poezji lat ostatnich — skreślić krótko, lecz interesująco obraz nowoczesnego młodokaszubskiego ruchu końca XIX i początku XX wieku i rzucić zarys sylwetek głównych jego inicjatorów i pionierów. Lecz po tej dygresji wraca autor do przerwanych dalszych dziejów Gdańska (w rozdziale drugim), malując dzieje Gdańska *W krzyżackiej przemocy*. Dalszy etap bogatej historii miasta — to lata spędzone *Pod berłem Rzeczypospolitej* (rozdział III), kiedy to nastały dla Gdańska prawdziwe *Złote czasy*. O nich opowiada prof. Kilarski obszernie, barwnie i zajmująco w rozdziale czwartym, dając tu tak ciekawe szczegóły z życia kulturalnego, artystycznego i umysłowego Gdańska XVII i XVIII wieku, jak również kreśląc dzieje rozwoju podstawowego dla dobrobytu miasta handlu zbożem polskim oraz rzucając opisy obyczajów i zwyczajów codziennego życia mieszczanina — krótko mówiąc, zaznajamia nas prof. Kilarski z tym szarym nieraz a jednak tak interesującym obrazem wewnętrznych dziejów dawnego potężnego portu Rzeczypospolitej. Lecz z końcem XVIII wieku minęły dla gdańszczan te spokojne na ogół i beztroskie czasy, nadeszła epoka przemian politycznych i wojen. To treść rozdziału piątego: *Na przełomie*. Po tych latach zmagań nastaje nowa era i nowoczesny już odcinek historii Gdańska: *Miasto wolne;* o nim opowiada autor w rozdziale szóstym, kończącym historyczną część książki.

Jesteśmy już w czasach dzisiejszych. Mówi o nich szczegółowo dalsze pięć rozdziałów. Daje w nich prof. Kilarski rodzaj przewodnika po dzisiejszym Gdańsku — przewodnika artystycznie ujętego. A choć już poprzednio, malując historię

miasta, pokazywał i piękno poszczególnych jego zabytków — to jednak syntetyczne ujęcie czaru i piękna architektury gdańskiej, malowniczości jego ulic, uroku jego zaułków, powabu jego rzek i kanałów, przerzynających ruchliwe ulice wewnętrznego portu, dał prof. Kilarski dopiero w rozdziale VII i VIII, nadając im trafne tytuły: *Oblicze miasta* i *Mury i wody*. Opis zaś portu dzisiejszego zawiera rozdział IX — *Port Polski*, opis najbliższych okolic Gdańska rozdział X — *Pogórze, pobrzeże, powiśle*. Ostatni wreszcie rozdział, jedenasty, stanowiący zamknięcie książki, to obraz życia Polaków w Wolnym Mieście Gdańsku, krótki ale wszechstronny opis zmagań, prac i trudów Polonii gdańskiej.

Tak jest ujęta w paru zdaniach treść omawianego dzieła — a jaka jest forma, w której treść powyższa się mieści? Przede wszystkim chodzi tu o sposób ujęcia książki, który jest jasny, prosty i zrozumiały, lecz bynajmniej, mimo wielkiej ilości nagromadzonych zagadnień, nie suchy. Owszem, w pełnej polotu narracji umie autor kreślić obrazy przeszłości, umie oddać z prawdziwym artyzmem poezję martwych murów, gdy je niespodzianie promień słońca oświeci i jakby na nowo do życia powoła. Przeznaczając swe dzieło dla szerokich warstw inteligencji i młodzieży, autor nie sili się na podawanie szczegółów, kreśli kontury dziejowe historycznej przeszłości Gdańska, cyzelując je jedynie gdzieniegdzie interesującym, czy specjalnie charakterystycznym drobiazgiem. Do omawianych problemów podchodzi prof. Kilarski po męsku i rzeczowo, z gorącym ukochaniem przeszłości Gdańska i jego zabytków, lecz bez szowinizmu, czy stronniczości. Umie być spokojnym i spokojnie stara się ujmować poruszone zagadnienia.

Tak opracowana treść została zamknięta w prawdziwie artystyczną formę pięknej, bogato ilustrowanej książki. Dzieło zdobi ponad 300 ciekawych i odpowiednio dobranych rycin, wzorowo wykonanych. Już samo przeglądnięcie tych rycin jest nader pouczające, jest wejściem w treść książki, zachęceniem do zapoznania się z nią. Taki dobór fotografii i rysunków wymagał niemałego trudu, autor zbierał materiały ilustracyjne od szeregu instytucji i osób w Gdańsku i w Polsce — trud jego jednak opłacił się sowicie, gdyż dzieło pod względem ilustracyjnym uchodzić może za wzór dla tego rodzaju publikacyj. Podkreślić też należy, że tak ważną przy opisach miast handlowych i portowych orientację terenową ułatwiają znakomicie zamieszczone na końcu książki cztery mapki, portu i miasta, oraz całego obszaru Wolnego Miasta Gdańska.

Żadne ludzkie dzieło nie może być i nie jest doskonałe i bez błędów. Drobiazgi do zarzucenia, drobne nieścisłości, czy omyłki znajdą się i w książce prof. Kilarskiego. Np. na str. 102 podpis pod dolną ryciną winien być „Godfryd Lengnich", na str. 231 nazwa góry ma być „Gradowa"; nazwisko kaszubskiego działacza pisane jest raz „Ceynowa" innym razem „Cejnowa" — i szereg podobnych niedokładności, które zostały już częściowo wytknięte autorowi w innych recenzjach (jak np. w rec. dr. Staszewskiego w *Kurierze Poznańskim* z 5. VIII. 1937) — poprawi je na pewno sam autor przed ponownym wydaniem swej pracy. Pisać o książce prof. Kilarskiego można by jeszcze dużo, jednak najlepiej wydać o niej zasadniczy sąd w jednym zdaniu: *Gdańsk* prof. Kilarskiego nie jest pracą o przemijającym znaczeniu — jest to dzieło o trwałej i dużej wartości, winno ono znaleźć się nie tylko w każdej polskiej bibliotece, nie tylko w każdym polskim domu, lecz w rękach i sercu każdego Polaka; poznanie dokładne tej książki przyniesie korzyść i czytającej ją jednostce i całemu społeczeństwu polskiemu.

M. Pelczar

Stelmachowska Bożena, *Sztuka ludowa na Kaszubach*, wyd. Archiwum Etnograficznego Instytutu Zachodnio - Słowiańskiego U. P., zesz. 3, Poznań, 1937, str. 83, 126 ryc.

Dr Bożena Stelmachowska, autorka *Roku obrzędowego na Pomorzu*, opracowanego na zasadzie materiału zebranego przy pomocy ankiety, dokonanej przez Instytut Bałtycki, wystąpiła z drugą pracą, która ma wypełnić lukę, jaka istnieje w opracowaniu kultury materialnej w dziedzinie etnografii na Kaszubach.

Najbogatsza część materiału zebranego przez autorkę dotyczy meblarstwa ludowego. W dziedzinie dawnej ceramiki zauważyć się już dają poważne luki i stąd może pochodzą niektóre błędne wnioski autorki, a niesprawdzone wiadomości uniemożliwiają systematykę ceramiki. Współczesna ceramika, szczególnie Necla, jest potraktowana wszechstronniej. W dziedzinie malarstwa ludowego autorka posługuje się opisami Gulgowskiego oraz obrazami z Muzeum Miejskiego w Gdyni. Jednak poza opisem swego subiektywnego wrażenia nie omawia ich z punktu widzenia naukowego. W dziedzinie haftu posługuje się materiałem własnym, w postaci 3 czepców — złotogłowi; inny pochodzi ze zbiorów muzealnych z Krakowa i publikowanych fotografii. Z hatfów współczesnych posługuje się haftami Lewandowskiego, a dla porównania z dawnymi podaje fotografie i opisy ornatów, antypendiów i tkanin z klasztoru w Żukowie.

W pierwszych rozdziałach znajdujemy omówienie ornamentowanych mebli. Datę ich powstania autorka określa na początek lub połowę XIX w. Z zachowanego materiału można wnosić, że powstały one raczej około połowy XIX w. Istnieją i późniejsze. Nie mogę się również zgodzić z poglądem, że szafy zamknięte są późniejsze od szelbiągów[1]. Charakterystycznym dokumentem jest tu nie budowa szafy, a jej tło i ozdoby.

W analizie kształtów szaf i ornamentów autorka podkreśla cechy, które mają być reminiscencjami stylów historycznych i według tych cech grupuje szafy, a więc posiadające „stylowość" i inne, na których słabo zaznaczył się wpływ stylów historycznych, określając je jako charakterystycznie ludowe.

Podejście autorki do zdobnictwa ludowego z punktu widzenia stylów historycznych i estetyki sztuki wyższej zaważyło na ocenie sztuki ludowej w sposób ujemny. Takie wyrażenia, jak „barbaryzacja kształtu", „barbaryzacja kwiatonu" odbierają artyście ludowemu cechy twórczości i pomimo, że autorka mówi o twórczej koncepcji ludowego artysty, o jego wrażliwości artystycznej, o udatności ornamentów i harmonii barw, ocena zdobnictwa ludowego wypada negatywnie. Tym bardziej że tam, gdzie autorka nie widzi cech stylowych, jak np. w drzewie życia, czy w motywie choinki lub świecznika, przypuszcza, że artysta ludowy wprowadza ten ornament dla celów magicznych, a nie dla estetycznego wyglądu szafy, — ten drugi wzgląd jest co najwyżej podrzędny.

Czy autorka spotkała się u ludu z ideą drzewa życia i czy jest pewna, że artysta uświadamiał sobie, iż taki motyw maluje? Skąd również to przekonanie, że w szafie z Brus artysta w układzie ornamentów podporządkował logikę celom ma-

[1] W pow. kartuskim i morskim występują pod nazwą „tobryt".

gicznym? Szkoda, że autorka nie postarała się ocenić ludowych motywów zdobniczych tylko z punktu widzenia kompozycji artystycznej lub porównać ujęcia artystycznego poszczególnych elementów, jak tulipana, róży, rozety — charakter zdobnictwa ludowego wypadłby wówczas jaśniej, subiektywny pogląd nie przeszkadzałby opisom ornamentów i autorka stworzyłaby trwalszą podwalinę dla poznania sztuki ludowej Kaszubów.

W rozdziale *Skrzynie* znajdujemy opis ich budowy i ornamentyki. Z innych sprzętów omówione są dalej krzesła i łóżka. Do ciekawszych należą łóżka z malowidłem na ściance bocznej; występujący tu ornament autorka uważa za symboliczny, mianowicie luźny tulipan nad wazą za wyobrażenie płomienia ulatującego z czary ofiarnej, w której spala się miłość. Na wstędze spojone ze sobą symboliczne serca. Podsuwanie ludowi tak bardzo skomplikowanych pojęć, jak spalanie się miłości w ofiarnej czarze, i to w formie tak bardzo odległej od realizmu jak tulipan, jest znowuż usilnym szukaniem przez autorkę symboliki ludowej, która ma górować nad kompozycją artystyczną.

Jako zamknięcie tematu znajdujemy rozdział: *Artyści ludowi i wpływ stylów historycznych.* Autorka podaje tu swoje przypuszczenia na temat pochodzenia i ośrodków wytwórczości ludowej. Pogląd, iż każda wieś posiadała swego stolarza meblowego wydaje mi się wątpliwy. Prawdopodobnie tylko niektórzy stolarze wyrabiali zdobione meble dla całej okolicy.

Rozdział zatytułowany *Ceramika* rozpoczyna autorka omówieniem kafli z ozdobami figuralnymi i wklęsłych, ujmuje je przy tym w dwie grupy według pochodzenia: z północy i z południa. Podział ten opiera jednak na niedostatecznym materiale, gdyż jedyny omówiony piec z kaflami malowanymi do takich wniosków nie upoważnia. Umiejscowienie kafli wklęsłych tylko w części południowej w ogóle nie jest poparte materiałem. Przy tym autorka bliżej kafli tych nie określa — czyżby chodziło tutaj o kafle garnuszkowe? Fragmenty takich kafli, wykopane w Orłowie w gruzach cegielni z XIX wieku, świadczą, że nie tylko południe Kaszub posiadało kafle wklęsłe.

Podkreślenie wpływów klasztornych na wyroby ceramiczne[2] jest słuszne szczególnie w stosunku do klasztoru Kartuzów, którzy, można powiedzieć, stworzyli własną szkołę zdobniczą. Natomiast jeżeli możemy mówić o wpływie klasztoru żarnowieckiego, to chyba tylko pośrednim przez rzemieślników, między innymi i garncarza, który mógł wykonywać wyroby ceramiczne nie tylko dla klasztoru, ale i dla okolicznych dworów.

Wniosek autorki, iż wpływy Gdańska i Szczecina oddziaływały tylko na północne pobrzeże jest przedwczesny i nieprzekonywujący.

Niezrozumiałe jest również, dlaczego autorka w barwieniu krawędzi kafli nie widzi dążenia do wywołania efektu estetycznego? Przecież zdobina w postaci linii może być również objawem prymitywnej sztuki.

W dalszym ciągu rozdziału autorka przechodzi do omówienia starszej ceramiki kaszubskiej. Charakterystyka dzbanów jest mylna, a kryterium piękna w zastosowaniu do nich niezrozumiałe.

Pogląd, że „motywy stare zostały, a tylko kształt naczyń uległ zmianie“ nie jest ścisły, bo nie tylko kształt naczyń, ale i motywy zostały zmienione. Pozostały tylko niektóre, jak „różdżka bzu“ i bardzo zmieniony tulipan, a i to w innym układzie ornamentacyjnym.

Autorka podkreśla, że trudno jest śledzić za starymi deseniami dawnej ceramiki Neclowej, a w następnym zdaniu twierdzi z całą pewnością, że posiadały szarą polewę i rysunek ciemnomodry. Skąd te wiadomości? Dwojak z Brus z gwiazdą kaszubską nie może prowadzić do takiego wniosku, gdyż ornamentacyjnie wiąże się właśnie z najnowszą ceramiką Neclowską. Przy omawianiu ceramiki Necla autorka popełnia ten sam błąd co poprzednio, pisząc, że: „w ceramice Neclów z pokolenia na pokolenie powtarzają się te same ornamenty“; autorka wie nawet, że „dążeniem każdego młodego Necla, obejmującego warsztat po ojcu, jest wytworzenie własnych typów ceramicznych i używanie starych wzorów do nowej kombinacji“.

Znajdujemy tu m.in. opis naczynia, nazwanego przez autorkę „wzorcem“. Autorka określa je jako najciekawszy okaz ceramiki Necla. Czyż dlatego, że zawiera wszystkie „zasadnicze kształty ceramiki Neclów oraz najtypowsze ornamenty“?

Prawdopodobnie nie zna ona historii powstania tego naczynia? Było ono zamówione u Necla z prośbą, żeby stworzył coś, co może najlepszego, i stąd powstała komplikacja wszystkich kształtów i wszystkich motywów. Istotnie przedmiot ten jest ciekawym zabytkiem, ale jako dowód degeneracji sztuki, a jednocześnie jest przykładem, jak paczyć mogą swoimi żądaniami i wskazówkami sztukę ludową inteligenci.

Przy opisie kropielnic autorka zwraca uwagę na motyw ornamentacyjny serca, który ma być spotykany również na starych talerzach. Niestety autorka nie podaje, czy widziała tego typu talerze.

Następnie wspomina o drobnych naczyniach zdobionych i naczyniach użytkowych, pisząc: „Dziś nie widuje się ich już prawie wcale w warsztacie Necla ze względu na to, że zapotrzebowanie na nie wygasło“. Nie zdaje sobie widocznie sprawy z tego, że Necel zmuszony jest wyrabiać naczynia użytkowe, którymi przykrywa malowane naczynia w piecu, aby barwy nie straciły żywości.

W rozdziale *Malarstwo — Obrazy na szkle* autorka opisuje obrazy publikowane przez Gulgowskiego oraz kolekcję obrazów z Muzeum Miejskiego w Gdyni. Myli się jednak, że w terenie w ogóle się ich nie spotyka. Bardzo rzadko, ale są[3].

I tutaj, jak gdzie indziej, autorka wyraża przede wszystkim własne impresje i wzruszenia.

Na zakończenie krytykuje koncepcję Gulgowskiego w sprawie techniki malowania obrazów na szkle, uważając, że podklejanie drzeworytów pod obrysowane kształty postaci świętych ma swe źródło nie w braku talentu w kierunku malowidła figuralnego u malarzy kaszubskich, a w religijności ludu, która nie pozwoliła na malowanie oblicza świętych. Dlaczego obawa przed odtwarzaniem twarzy świętych miała się objawiać tylko u malarzy, a nie przejawiała się u rzeźbiarzy, i dlaczego tylko u niektórych malarzy? Technika ta mogła być pewną manierą, co podejmuje autorka, ale wywołaną jednak prawdopodobnie właśnie brakiem zdolności w kierunku malowidła figuralnego u jakiegoś malarza, którego zaczęli naśladować inni.

W rozdziale *Rzeźby kaszubskie* znajdujemy opis niektórych krzyży drewnianych. Zagadnienie, które powinno znaleźć obszerniejsze opracowanie.

„Właściwą ozdobę krzyży drewnianych — jak podaje autorka — stanowiła bogata polichromia“; jako przykład podaje barwę brunatną na powierzchni i zieloną na bocznych wcięciach. Czyż to bogactwo? Tym bardziej dziwne, że zdobienia na modro po brzegach kafli autorka nie uważa za objaw sztuki.

Następnie autorka opisuje postacie Chrystusa na krzyżu i figury świętych. Opisom brak plastyki, gdyż autorka opisuje często najpierw drugorzędne cechy obrazu lub technikę wykonania, a później cechy zasadnicze.

---

[2] Znajdujące się obecnie w Muzeum Miejskim w Gdyni.

[3] Obraz ze św. Anną nie pochodzi z kolekcji Majkowskiego, ale był znaleziony w Zdradzie, w pow. morskim.

Brak również syntezy charakterystycznych cech rzeźb ludowych, a czasem znowu zbytnie uogólnienie prowadzić może czytelnika do błędnych wniosków, np. przy opisie krucyfiksu z Kossobud autorka podaje, że posiada on charakterystyczne dla sztuki ludowej dysproporcje anatomiczne, tj. skrót dolnej części postaci, wąskość głowy i zbytnie wydłużenie ramion, a przy opisie św. Wawrzyńca, który ma być również charakterystycznym przejawem sztuki ludowej, podaje jednak inne znamiona rzeźby ludowej od poprzednich: bezkształtną bryłowatość, ogromną głowę, wielkie ręce.

Na początku rozdziału zatytułowanego *Haft* autorka zamieszcza przegląd literatury na temat haftu na czepcach, a przechodząc do ich opisu, podaje typologię motywów. Opisuje następnie (według pracy Świeykowskiego i częściowo Seweryna) rodzaje ściegów używanych na złotogłowiu i technikę ich wykonania. Z opisu złotogłowia przechodzi do opisu haftów współczesnych, przypisując ich powstanie inicjatywie Gulgowskiego, jego żony i Lewandowskiego. Istotnie właściwą twórczynią współczesnego haftu kaszubskiego była Gulgowska, która mieszkając przez szereg lat w Żukowie jako siostra tamtejszego proboszcza Fethkego, może pod wpływem tradycji, która mówiła o utrzymywanej dla kobiet przez Norbertanki w Żukowie szkole haftów, poczęła sama je tworzyć. Gulgowska czerpie z bogatej skarbnicy wzorów, jaką dają skrzynie, szafy, ornaty, rzeźby i malowidła kościelne, komponując wciąż nowe wzory i dostosowując je do płaszczyzny tkaniny i techniki ściegu. Cieniowanie w haftach kaszubskich polega na analogii z bogatą skalą barw ornatów żukowskich. Jako żona Gulgowskiego we Wdzydzach haft ten podniosła do poziomu przemysłu ludowego, ucząc haftować okoliczne kobiety. Hafty sprzedawane przez Gulgowską są komponowane przez nią samą, kobietom jednak pozostawia dobór barw.

Od Gulgowskiej dopiero Lewandowski miał przejąć technikę i wzory. Według niej hafty jego reprezentują jakby pewną fazę jej twórczości. Gulgowska nie ma ustalonych typów i w stosunku do jej haftu nie można mówić o klasycznych motywach kaszubskich. Sztuka Gulgowskiej przechodzi ciągłą ewolucję.

W opisie poszczególnych ornamentów autorka podaje ich nazwy ludowe. Robi to wrażenie jakby one powszechnie były przyjęte, tak zaś nie jest.

Dla porównania z innymi haftami autorka przeprowadza analizę motywów na starych tkaninach, sięgając po analogie do tkanin włoskich i francuskich.

Na zakończenie podaje w rozdziale pt. *Charakterystyka sztuki kaszubskiej* ogólne jej ujęcie w zastosowaniu do bryły, kompozycji ornamentu i kolorystyki, szerzej omawiając historię rozwoju motywu owocu granatu.

Autorka pragnie stworzyć kryterium estetyczne dla sztuki ludowej Kaszubów, lecz luki w niektórych dziedzinach materiału, słaba znajomość techniki malowania, doprowadzają często do mylnych wniosków. Opisy są zbyt subiektywne, brak w nich systematyki. Należy jednak podkreślić z uznaniem, iż materiał w tej ilości jest publikowany po raz pierwszy, autorka zaś wykazuje jego znajomość. Praca jej niewątpliwie przyczyni się dzięki temu do poznania zdobnictwa Kaszubów.

J. Krajewska

Les problèmes de la Baltique, wydawnictwo *Conciliation Internationale,* biuletyny nr 8 i 9, Paryż, 1934, str. VIII, 206.

Znane wydawnictwo *Conciliation Internationale,* finansowane przez fundację Carnegiego, wydało tom zbiorowy, zawierający osiem prac, dotyczących statutu Morza Bałtyckiego. Jak wydawcy objaśniają w przedmowie, dla umocnienia pokoju europejskiego konieczne jest skonsolidowanie się „punktów newralgicznych" Europy, a w pierwszym rzędzie regionów bałkańskiego, bałtyckiego i dunajskiego. Dla osiągnięcia tego należy przede wszystkim zespolić uprawnione dążności narodów zainteresowanych, a zwłaszcza p o z n a ć j e. W tym celu redakcja wydawnictwa zwróciła się do przedstawicieli Estonii, Łotwy, Litwy i Finlandii oraz do przedstawicieli trzech mocarstw — Polski, Francji i Niemiec.

I. Serię artykułów rozpoczyna praca K. R. P u s t y, b. ministra spraw zagranicznych i posła Estonii w Warszawie i Paryżu.

Na wstępie autor podkreśla, że w żadnym momencie historycznym nie można stwierdzić wyłącznego panowania na Bałtyku jednego mocarstwa. Pewien wpływ Danii, posiadającej w swej władzy drogi dojazdowe na Bałtyk, zniknął w 1857 r. z chwilą wykupienia przez mocarstwa morskie ceł tranzytowych na Sundzie. Wpływy niemieckie osłabły po złamaniu potęgi Zakonu Krzyżackiego na polach Grunwaldu; Hanza nie miała żadnych celów politycznych; nawet po przekopaniu Kanału Kilońskiego nie wykazywały Niemcy żadnych specjalnych dążności zaborczych na tym morzu. Szwecja w epoce Wazów usiłowała zapanować nad Bałtykiem, jednak porażka Karola XII położyła kres tym ambicjom. Rosja była zawsze mocarstwem wyłącznie kontynentalnym, pomimo usiłowań Piotra Wielkiego i Katarzyny II. Polska wreszcie starała się jedynie o utrzymanie się na Pomorzu. Ten stan faktyczny znalazł swój wyraz w akcie dyplomatycznym. Mianowicie 23 kwietnia 1908 r. została podpisana w Petersburgu deklaracja niemiecko-duńsko-szwedzko-rosyjska, dotycząca utrzymania *status quo* na Morzu Bałtyckim. Pusta słusznie podkreśla, że deklaracja ta sankcjonowała dwie krzywdy międzynarodowe, mianowicie rozbiór Polski i podbój Szlezwiku, obie dokonane za sprawą Niemiec. A historia poucza, że żaden *status quo*, oparty na niesprawiedliwości, nie może być trwały.

W dalszych swoich wywodach autor analizuje obecny stan prawny Bałtyku i widoki na przyszłość. Stwierdza on, że jest to m o r z e w o l n e, dostępne dla wszystkich bander. Próby zneutralizowania go (akcja Rosji na konferencji lozańskiej w 1922 r. i rzymskiej w 1924 r., traktaty pokoju Estonii i Łotwy z Z. S. R. R.) nie powiodły się. Porozumienie bałtyckie ma raczej znaczenie kontynentalne. Autor sceptycznie odnosi się do projektu paktu wschodniego, stawiając wyżej, i słusznie, bilateralne pakty nieagresji. Kończy projektem deklaracji regionalnej bałtyckiej o współpracy pokojowej, opartej na poszanowaniu układów już istniejących.

II. Prof. Karol C. v. L o e s c h podaje punkt widzenia niemiecki. Autor czyni wszelkie wysiłki, żeby zachować zupełną bezstronność. Jednak, jako narodowy socjalista, jest on przeświadczony o wyższości narodu niemieckiego nad innymi, co doprowadza go do wygłaszania poglądów oczywiście niesprawiedliwych. Tak więc odmawia on Polsce i Litwie prawa interesowania się Bałtykiem, ponieważ są to państwa katolickie, podległe wpływom słowiańskim i nie mają tradycji morskich; ubolewa, że obecnie jest 10 państw bałtyckich, a nie tak jak przed wojną 4, i obawia się szkodliwych wpływów politycznych Francji i Wielkiej Brytanii.

Misją Niemiec na Bałtyku, podług autora, jest szerzenie kultury nordycko-protestanckiej, wyższej od kultury słowiańskiej, która pochodzi z równin Eurazji. Misja ta zresztą jest wykonywana od wieków; wszystkie miasta w Polsce i na Litwie założyli podobno Niemcy; miasta te dotąd za-

chowały charakter niemiecki. Poza tym, autor stara się przekonać czytelnika, że Polska zawdzięcza swą niepodległość zwycięstwom armii niemieckiej na wschodzie, która zresztą obroniła ją przed najazdem bolszewickim. Ze zdziwieniem dowiadujemy się, że rząd niemiecki zawsze unikał stawiania przeszkód rozwojowi szkół i instytucji kulturalnych polskich w Niemczech. Gdyby autor zapoznał się z danymi statystycznymi, wskazującymi procentowy stosunek do liczby ludności szkół polskich w Niemczech i niemieckich w Polsce, to niewątpliwie zmieniłby swój pogląd na tę sprawę.

Autor uważa układ polsko-niemiecki o niestosowaniu przemocy za doniosły krok na drodze konsolidacji stosunków w Europie wschodniej; przeciwstawia się natomiast paktowi wschodniemu i projektowanemu przez Sowiety układowi, gwarantującemu bezpieczeństwo małych państw bałtyckich. Przywiązuje za to dużą wagę do paktu bałtyckiego z 12 września 1934 r.

W końcowym ustępie swego artykułu Loesch rozprawia się z polityką litewską w stosunku do ludności niemieckiej w Kłajpedzie.

III. Senator Witold Kamieniecki w bardzo kompletnym studium[1] rozpatruje zagadnienie bałtyckie z punktu widzenia polskiego. Charakteryzuje on Bałtyk jako morze prawie zamknięte, co wywoływało dążenie do panowania na nim każdego mocarstwa, które kolejno zdobywało przewagę na jego wybrzeżach; byli to Gotowie, Wikingowie, Słowianie nadodrzańscy, Duńczycy, wreszcie Niemcy przy pomocy Hanzy, Krzyżaków i Kawalerów Mieczowych. Po odparciu nacisku niemieckiego na polach Grunwaldu, Polska z kolei musiała stawiać zaporę fali moskiewskiej ze wschodu, co jej się udało dzięki zwycięstwu Batorego pod Pskowem. W wieku XIX powstaje faktyczne kondominium niemiecko-rosyjskie na Bałtyku, które chwilowo odżyło po wojnie w układzie w Rapallo z 1922 r.

Obecna sytuacja przypomina pod wieloma względami stan rzeczy z wieku XVI, z tą jednak różnicą, że wtedy państwa śródlądowe mogły stosunkowo łatwo obejść się bez morza, podczas gdy obecnie każde państwo, chcące żyć i rozwijać się, musi mieć wolny dostęp do morza. Pod tym względem można podzielić państwa bałtyckie na dwie grupy: mające jeszcze inny wylot na morze i ograniczono tylko do Bałtyku; do tych ostatnich należy Polska, Litwa, Estonia, Łotwa i po części Finlandia. Stwarza to naturalną solidarność tych państw, które z natury rzeczy muszą dążyć do uczynienia z Bałtyku morza rzeczywiście wolnego; neutralizacja byłaby dla nich niepożądana.

W dalszym ciągu swych wywodów autor charakteryzuje położenie gospodarcze państw bałtyckich, które od chwili nastąpienia kryzysu w 1930 r. znalazły się w bardzo ciężkim położeniu. Jako wyjście z tych trudności autor widzi jedynie ścisłe porozumienie, ukoronowane unią celną.

Polska, odnosząca się od początku do Estonii i Łotwy z zupełną bezinteresownością, predestynowana jest do odegrania roli łącznika i organizatora unii bałtyckiej, zarówno w dziedzinie gospodarczej, jak kulturalnej i politycznej.

IV. P. Klimas, poseł litewski w Paryżu, podaje krótką historię tworzenia się związku bałtyckiego, tak jak ona wyglądała w oczach rządu kowieńskiego. Niestety Klimas przepoił swe wywody małostkową niechęcią do Polski, wytykając jej agresywną jakoby politykę w stosunku do Litwy. Tę ostatnią przedstawia natomiast, jako niewinną ofiarę zachłanności polskiej, która się ujawniła w zajęciu *manu militari* litewskiego rzekomo terytorium Wilna. Autor zapomniał jednak dodać, że ludność Wilna jest prawie w całości polska. Zapomniał również wspomnieć, że wojska litewskie zawarły sojusz wojskowy i ściśle współdziałały w 1920 r. z hordami bolszewickimi, które zagrażały Polsce i całej zachodniej Europie. Te „zapomnienia" nie pozwalają uważać pracy Klimasa za studium naukowe, ale za zwykły pamflet propagandowy.

V. Hugo Celmins, b. prezes Rady Ministrów i b. minister spraw zagranicznych Łotwy, w krótkim artykule streszcza doskonale charakter, znaczenie i cele związku bałtyckiego. Rozróżnia on trzy programy: program minimalny, urzeczywistniony w 1934 r., polegający na ścisłej unii trzech małych państw bałtyckich — Łotwy, Estonii i Litwy. Dzięki równorzędności składających go państw, daje on stosunkowo najwięcej rękojmi trwałości i użyteczności. Program tzw. wielki polegałby na przyłączeniu się do istniejącego obecnie związku Polski i Finlandii. W razie ścisłej unii politycznej, militarnej gospodarczej tych pięciu państw, powstałby potężny blok, tworzący silną tamę ochronną dla cywilizacji europejskiej przed atakami ze wschodu. Polska usilnie popierała tę koncepcję, która nie ma na razie widoków urzeczywistnienia z powodu wrogiego ustosunkowania się Litwy do Polski. Autor dyskretnie nie wymienia Litwy po imieniu, a mówi tylko o przyczynach skomplikowanych, utrudniających zrealizowanie „wielkiego planu".

Najdalej wreszcie idącym planem byłoby przyłączenie się do pięciu państw południowo- i wschodnio bałtyckich jeszcze trzech państw skandynawskich, tj. Szwecji, Danii i Norwegii, aczkolwiek ta ostatnia nie jest właściwie państwem bałtyckim. Widoki urzeczywistnienia tego ostatniego programu są jednak małe.

VI. Arvid de Bodisco, dyrektor biuletynu prasowego francusko-bałtyckiego, Estończyk z pochodzenia, zajmuje się w swym artykule rozwojem marynarki handlowej i wojennej państw leżących nad Bałtykiem. Wykazuje on, na podstawie najnowszych statystyk, że floty handlowe małych i średnich państw bałtyckich posiadają obecnie niewątpliwą przewagę. Na szczególną uwagę zasługuje gwałtowny wzrost tonażu polskiego i rozwój portu gdyńskiego.

Przechodząc do marynarki wojennej, autor analizuje dane statystyczne, zawarte w *Roczniku Wojskowym Ligi Narodów* z 1934 r. Cyfry tam podane wymagają odpowiednich korektur, ponieważ floty wojenne państw nowych składają się przeważnie z jednostek nowego typu, podczas gdy okręty wojenne Z. S. R. R., a do ostatnich czasów i Niemiec, były zaliczone przez Komisję Rozbrojeniową do kategorii jednostek, które przekroczyły „granicę wieku". Po dokonaniu tych poprawek, autor dochodzi do wniosku, że dawna supremacja niemiecko-rosyjska, niewątpliwa w okresie od r. 1809 do 1918, obecnie istnieje tylko na papierze i że zdolność bojowa połączonych flot państw nowych wytrzymuje porównanie z siłami morskimi Niemiec i Rosji dzięki przewadze łodzi podwodnych.

Z pewną melancholią czytamy te słowa, napisane niespełna trzy lata temu. Po układzie morskim Hoare-Ribbentrop z 18 czerwca 1935 r. i rozpoczęciu na wielką skalę i w przyspieszonym tempie niemieckich zbrojeń na morzu, przestały one odpowiadać rzeczywistości. Nad pozostałymi państwami bałtyckimi zawisła groźba hegemonii Niemiec na Bałtyku, prowadząca siłą rzeczy, w razie wybuchu konfliktu, do zamknięcia cieśnin duńskich i zniesienia *de facto* wolności żeglugi na tym morzu; a to oznacza dla tych państw odcięcie dowozu surowców, broni, amunicji, sprzętu wojennego oraz uniemożliwienie otrzymania jakiejkolwiek pomocy od sprzymierzeńców.

[1] Studium to, będące przekładem odczytu wygłoszonego w Toruniu, ukazało się w języku polskim pt. *Polska nad Bałtykiem* w wydawnictwie zbiorowym Instytutu Bałtyckiego *Światopogląd morski* (Toruń, 1934).

W zakończeniu autor wysuwa myśl zawarcia układu pomiędzy państwami bałtyckimi, ograniczającego ich zbrojenia morskie. Jest rzeczą wątpliwą, czy w obecnych warunkach układ taki miałby jakiekolwiek szanse dojścia do skutku.

VII. Paweł Bastid, przewodniczący Komisji Spraw Zagranicznych francuskiej Izby Deputowanych, oświetla zagadnienie bałtyckie z punktu widzenia francuskiego. Zwraca on przede wszystkim uwagę na to, że mocarstwa niejednakowo ustosunkowują się do tych zagadnień. Polska, Niemcy i Rosja, sąsiadujące z Litwą, Łotwą i Estonią z natury rzeczy biorą czynny udział w życiu tych państw i zależnie od nastawienia swej polityki albo występują agresywnie, jak Niemcy względem Litwy, albo jak Polska ograniczają się do roli życzliwego doradcy, albo wreszcie jak Rosja narzucają się im ze swą przyjaźnią, od której muszą się one dyskretnie bronić.

Inne zupełnie jest stanowisko mocarstw zachodnich. Wielka Brytania nie ma w tym regionie żadnych interesów politycznych. Chce ona tylko, żeby jej kupcy mogli z tymi państwami bez przeszkód handlować, a jej okręty swobodnie żeglować po Morzu Bałtyckim. Będzie się więc ona zawsze przeciwstawiała powstaniu jakiejbądź hegemonii na tym morzu i zrobieniu z niego *mare clausum*, czy to na korzyść Niemiec, czy Rosji.

Co się tyczy Francji, to jej zainteresowania tym zakątkiem Europy były i są minimalne. Państwa bałtyckie są dla niej tylko terenem, gdzie jej wpływ cywilizacyjny był i jest bardzo silny. Pod względem politycznym Francja zaczęła się interesować regionem bałtyckim dopiero wtedy, gdy Litwa, Łotwa i Estonia zbliżyły się z sobą organizacyjnie, tworząc na północy jak gdyby odpowiednik Małej Ententy. Powstał w ten sposób czynnik, mogący efektywnie zaważyć na szali pokoju europejskiego, a wiemy, że polityka Francji podąża w tym kierunku, żeby umocnić ten pokój przez grupowanie państw w związki wzajemnej asekuracji i pomocy.

Rozważania te doprowadzają autora do podania krótkiej, ale bardzo jasnej analizy projektowanego paktu wschodniego, do którego zrealizowania Francja dąży uporczywie. W związku z tym zastanawia się on nad dwiema kwestiami: jaki ma być skład grupy państw związanych tym paktem i na czym ma on polegać.

Co do pierwszej sprawy Bastid jest oczywiście zwolennikiem uniwersalizmu i chciałby, żeby do tej grupy należała Polska i Niemcy obok Rosji Sowieckiej; widząc jednak, że taki „niebezpieczny związek" małe ma widoki urzeczywistnienia, przewiduje możliwość dojścia do skutku paktu wschodniego bez Polski i bez Niemiec, podkreśla jednak, że nie byłby on wymierzony przeciwko tym dwóm mocarstwom.

Co się tyczy treści paktu, to może on być oparty na zasadzie gwarancji albo na zasadzie nieagresji. Państwa bałtyckie opowiadają się za drugą alternatywą, przy czym punkt ciężkości przenoszą na odpowiednie układy bilateralne.

VIII. Serię omawianych artykułów zamyka studium Rudolfa Holstiego, b. ministra spraw zagranicznych Finlandii i jej delegata przy Lidze Narodów, o roli jaką Herbert Hoover odegrał w sprawie uznania niepodległości tego kraju przez Stany Zjednoczone Ameryki. Jest to wzruszająca w swej prostocie opowieść o walce, jaką ten naród, liczbą mały lecz wielki duchem, toczył o prawo do życia i wolności.

Wiemy, że Niemcy, pod pozorem obrony Finlandii przed najazdem bolszewickim, okupowali ten kraj i nawet zmusili Finlandczyków do wprowadzenia ustroju monarchicznego i powołania na tron ks. Heskiego.

Po pogromie Niemiec i abdykacji efemerycznego króla, w kraju wybuchła rewolta socjalistyczna, którą z wielkim trudem udało się stłumić generałowi Mannerheimowi. Sytuacja rządu była niezmiernie kłopotliwa. Tysiące ludzi umierało z głodu; blokada wybrzeży uniemożliwiała obrót towarowy z zagranicą, a poza tym nie było pieniędzy na zakup żywności, ponieważ z powodu nieuznania Finlandii przez koalicję, mowy nie było o zaciągnięciu pożyczki, a kapitały obywateli i banków finlandzkich, leżące w Londynie (6 milionów £) i Nowym Jorku (20 mil. $), były zamrożone.

W tej ciężkiej sytuacji Holsti zwrócił się do Hoovera z prośbą o ratowanie ginącej z głodu ludności finlandzkiej i o wstawienie się u prezydenta Wilsona, aby uznał Finlandię *de jure*. Hoover, mąż zaufania Wilsona, a zarazem dyktator żywnościowy koalicji, nie tylko udzielił natychmiast pomocy głodującej ludności Finlandii, ale uzyskał zniesienie blokady, a dzięki jego memoriałowi, złożonemu Lansingowi, rządy koalicji uznały ostatecznie Finlandię jeszcze przed przyjazdem delegacji niemieckiej do Paryża. Dzieje tych rokowań, poparte wydrukowaniem *in extenso* szeregu niepublikowanych dotąd dokumentów, stanowią treść omawianego artykułu.

W załącznikach, zamieszczonych na końcu publikacji, wydrukowano pełny tekst projektu traktatu, ułożonego w Bulduri 31 sierpnia 1920 r., układu politycznego warszawskiego z 17 marca 1922 r., konwencji helsingforskiej koncyliacyjno-arbitrażowej z 17 stycznia 1925 r. oraz paktu bałtyckiego z 12 września 1934 r.

J. Makowski

Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych pod red. Prof. Franciszka Bujaka i Prof. Jana Rutkowskiego, t. V, Lwów, 1936, str. XVIII, 475.

Tom piąty *Roczników* — okazały, jak wszystkie poprzednie — przynosi bogatą treść, rozpadającą się na dwa wielkie działy: I. *Rozprawy i referaty* i II. *Recenzje i sprawozdania*, do których dodana jest krótka *Kronika*, notująca ważniejsze wydarzenia w ruchu naukowym (sprawy historii gospodarczej) we Lwowie. W obu tych działach, a szczególnie w dziale recenzyj, poważna ilość pozycji dotyczy polskich spraw morskich i bałtycko-pomorskich, tudzież tychże dziedzin w odniesieniu do krajów bądź to skandynawskich, bądź też dalszych, odgrywających przez swe położenie i swe dzieje decydującą rolę w światowej polityce oceanicznej i kolonialnej.

Z artykułów części pierwszej najbliższa kwestiom bałtyckim jest praca Leona Koczego pt. *Źródła i literatura do dziejów gospodarczych Danii* (str. 86—100). W referacie tym autor, jeden z bardzo nielicznych naszych historyków stosunków polsko-duńskich, daje interesujący i zwięzły rzut oka na poszczególne działy badań ekonomiczno - historycznych Królestwa Duńskiego[1]. Stwierdza on na początku uderzający kontrast między wspaniałym rozkwitem nauk historycznych w tym kraju a zupełnym brakiem katedr dziejów gospodarczych na tamtejszych wyższych uczelniach, co tym bardziej uderza, że Dania uchodzi za państwo o przodującej kulturze gospodarczej. Klęska polityczna roku 1864, a następnie dobrobyt mieszkańców, zwłaszcza po r. 1870, zachęciły Duńczyków do badań nad własną przeszłością, ale na doniosłość specjalnych dyscyplin ekonomiczno-historycznych nie zwrócono baczniejszej uwagi. Brak dotąd zbioru dyplomów średniowiecznych czyli tzw. dyplomatariusza wynagradza częściowo *Kong Valdemars Jordeborg* czyli *Liber Census Daniae* (opis majątków koronnych z XIII

[1] Omawiany artykuł jest uzupełnieniem obszerniejszego referatu o historiografii duńskiej, ogłoszonego w *Wiadomościach Historycznych* (dodatku do *Kwartalnika Historycznego*) za r. 1932.

wieku) oraz regesta (spisy) dyplomów, nad których wydaniem trwają od dłuższego czasu prace przygotowawcze. Do źródeł, mających znaczenie dla poznania przeszłości gospodarczej Królestwa, zalicza Koczy w dalszym ciągu *Księgi posiadłości i uposażeń (Gaveböger)* i *Tablice cła öresundzkiego (Tabeller over skibsfart og varetransport gennen Öresund)*. Po źródłach omawia autor literaturę, którą rozbija na następujące działy: opracowania syntetyczne (Aksela Nielsena, Eryka Arupa i wydawnictwo *Nordisk Kultur)*, dzieje rybołówstwa i rolnictwa, historię skarbowości nowożytnej i urbanistykę. Omówienie ważniejszych monografii polega nie tylko na podaniu zasadniczych tez, ale i głosów krytyki, czy nawet polemik, które dane dzieła wywołały. Sumienne zestawienie Koczego jest bardzo pożytecznym i przejrzystym obrazem piśmiennictwa, o którym w naszym kraju — choćby ze względów językowych — wie się bardzo mało.

Z około 200 recenzji i sprawozdań, stanowiących bardzo bogaty dział (360 str.) *Rocznika*, kilkadziesiąt pozycji niewątpliwie zainteresuje badaczy spraw pomorskich i bałtyckich, tudzież zamorskich. Można by z tego punktu widzenia zgrupować te omówienia literatury w następujące działy: a) zagadnienia Pomorza polskiego, b) sprawy Pomorza niemieckiego i Prus Wschodnich, c) historia gospodarcza i społeczna Skandynawii, d) wychodztwo polskie i f) historia dalszych krajów morskich.

Recenzje są pisane bądź to przez wybitnych fachowców, znających szczególnie dobrze dany teren (H. Łowmiański, L. Koczy, J. Widajewicz), bądź też przez poważnych badaczy pewnych dziedzin życia gospodarczego (Fr. Bujak, J. Adamus, Ł. Charewiczowa) i innych pracowników naukowych. Wiele recenzji przynosi krytyczne oświetlenie literatury, szczególnie niemieckiej, która niezawsze w sprawach polskich kroczy po linii pełnego obiektywizmu. Sprawozdania referują sumiennie treść omawianych rozpraw i określają podstawy źródłowe, na których je oparto. Nie mogąc omawiać każdej recenzji z osobna, zwrócimy tu tylko uwagę na najważniejsze tytuły, dotyczące „balticów" i zagadnień morskich. Otóż w grupie pierwszej znalazły krytyczne rozpatrzenie książki takie jak: K. Kaczmarczyka *Liber scabinorum veteris civitatis Thoruniensis 1363—1428*, Toruń, 1936 (omówiła Ł. Charewiczowa), R. Heuera *Die Holländerdörfer in der Weichselniederung um Thorn* w *Mitteil. d. Coppern. Ver.*, Toruń, 1932 i tegoż *Drei Jahrhunderte Bauernleben in der Weichselniederung*, Poznań, 1935 (omówił ks. A. Mańkowski) oraz K. Jeżowej *Der Grundbesitz in Weichselpommern zur Zeit der Teilungen Polens und vor dem Weltkriege*, Gdańsk, 1934 (omówił W. Styś). Częściowo tylko należy do tej grupy recenzji omówienie przez J. Pelca książki T. Furtaka *Ceny w Gdańsku w latach 1701—1815*, Lwów, 1935, a to dlatego, że z końcem XVIII w. Gdańsk, zagarnięty przez Prusy, do Rzplitej już nie należał. Najściślej z życiem gospodarczym powiatu morskiego związane jest sprawozdanie Morskiego Urzędu Rybackiego i Morskiego Instytutu Rybackiego pt. *Polskie rybołówstwo morskie 1933—1935*, t. VI, Gdynia, 1936, omówione przez E. Tomaszewskiego.

Sprawy Prus Wschodnich są tematem następujących dzieł omówionych w V t. *Roczników:* K. Buczka *Geograficzno-historyczne podstawy Prus Wschodnich*, Toruń, 1936 (omówił Fr. Bujak), F. Walthera *Geschichte der Stadt Koenigsberg*, Królewiec, 1934 (omówił J. Adamus), D. Oliančyna *Do istorii torhowli Rusy-Ukrainy z Baltykoju, zokremaž Staroduba z Kenigsbergom na prykinci XVII i poč. XVIII st.* w *Zapysk. Čyna Sv. Vas. Velyk.*, t. VI, zesz. 1—2 (omówił E. Wytanowicz), St. Zajączkowskiego *Podbój Prus i ich kolonizacja przez Krzyżaków*, Toruń, 1935 (omówił H. Łowmiański), F. Müllera *Bevölkerungsgeschichte und Wanderungsforschung in der Provinz Ostpreussen* w *Altpreuss. Forschungen, 1936* (omówił J. Orda). Pomorze niemieckie znalazło uwzględnienie w szeregu rozpraw i książek, z których wymienić należy: R. Henniga *Wo lag Vineta? Versuch einer Klärung der Vineta-Streitfrage durch geographisch-historische, verkehrswissenschaftliche und textkritische Untersuchungen*, Lipsk, 1935, oraz na ten sam temat H. Bollnowa *Das „Vineta"-Problem im Lichte der Verkehrswissenschaft* w *Monatsblätter für Pommersche Geschichte und Altertumskunde*, Szczecin, 1936 (obie prace omówił J. Widajewicz); inne ośrodki niemieckie nad Bałtykiem stały się przedmiotem roztrząsań: R. Burkhardta *Bürgerlisten der Stadt Usedom 1536—1695*, Świnoujście, 1934 (omówił M. Mika) i G. Lechnera *Die hansischen Pfundzollisten des Jahres 1368*, Lubeka, 1935 (omówił L. Koczy).

Studia, jak G. Ekholma *Zur Geschichte des römisch-germanischen Handels* w *Acta Archeologica*, Kopenhaga, 1935 (omówił K. Majewski), przedstawiające związki Skandynawii z Italią antyczną, O. Liiva *Die wirtschaftliche Lage des esthnischen Gebietes am Ausgang des XVII Jhs., I. Allgemeiner Ueberblick. Getreideproduktion und Getreidehandel*, Tartu, 1935 (omówił M. Tyrowicz), M. Małowista *Handel zagraniczny Sztokholmu i polityka zewnętrzna Szwecji w latach 1471—1503*, Warszawa, 1935 (omówił L. Koczy) i J. Uluotsa *Grundzüge der Agrargeschichte Estlands*, Tartu, 1935 (omówił H. Łowmiański), wybiegają już poza obszar polski i niemiecki, ale dotycząc basenu Bałtyku ważne są dla polskich historyków, zajmujących się tymi problemami.

Dziejów polskiego wychodztwa zamorskiego i dążności do opanowania mórz i kolonii dotyczą dwie publikacje, omówione przez podpisanego, a mianowicie St. Zielińskiego *Mały słownik pionierów polskich kolonialnych i morskich*, Warszawa, 1933 i M. Haimana *The Poles in the Early History of Texas*, Chicago, 1936.

Najbogatszą cyfrowo grupą zrecenzowanych opracowań są artykuły w czasopismach obcych, bądź samoistne jednostki bibliograficzne, dotyczące różnych dziedzin przeszłości krajów takich, jak Anglia, Stany Zjednoczone, Francja i Holandia, które w rozwoju morskim zajęły decydującą w świecie pozycję. Dlatego *Roczniki* stanowić muszą niedającą się pominąć pomoc naukową dla badaczy spraw kolonialnych i morskich.

Coby mogło stanowić życzenie pracowników naukowych pod adresem redakcji *Roczników*, to stanowczo częstsze zamieszczanie syntetycznych przeglądów literatury historyczno-gospodarczej i społecznej poszczególnych krajów, bo dotychczas poza zreferowaniem piśmiennictwa rosyjskiego i czeskiego, ostatnio duńskiego, więcej takich „rzutów oka" nie ukazało się. Pożądanym też wydaje się, by kronika nie obejmowała wyłącznie spraw lwowskiego, ale ogólno-polskiego a nawet i zagranicznego ruchu naukowego na polu dziedzin, objętych nagłówkiem *Roczników*. Dla orientacji bibliograficznej przydałby się spis czasopism naszych i obcych, z których zaczerpnięto tytuły do recenzyj i notatek bibliograficznych, tym bardziej, że nie objąłby on więcej, jak 1—2 stron druku.

M. Tyrowicz

Uluots Jüri, *Grundzüge der Agrargeschichte Estlands*, Tartu, 1935, str. 228, 1 mapa.

Książka będąca przedmiotem niniejszej recenzji jest największą pracą prof. Uluotsa, tak co do objętości, jak i co do zamierzeń. Pod względem

treści zbliża się ona do mojego *Grundriss der Agrargeschichte Lettlands*[1]. Obydwie prace stanowią bowiem próbę napisania historii ustroju rolnego Estonii lub Łotwy pod kątem widzenia chłopa, zrywają zatem z ideologią historyków niemieckich, których podejście do przedmiotu wypływało z ich punktu widzenia arystokratyczno-obszarniczego lub mieszczańsko-burżuazyjnego. Między pracą prof. Uluotsa a moją zachodzą wszakże i poważne różnice: mój zarys doprowadzony jest do zniesienia pańszczyzny (1817—1819), podczas gdy książka prof. Uluotsa obejmuje także estońskie prawodawstwo agrarne ubiegłego stulecia wraz z ostatnią reformą rolną, tzn. ustawą z 10 października 1919 r. i nowelami do niej z lat 1925, 1927 i 1928, co znacznie podnosi wartość pracy. Różni się także praca prof. Uluotsa od dzieła znakomitego historyka prawa, Niemca estońskiego, Axela von Gernet (1865—1920) — tym mianowicie, że Uluots uwzględnia w swym wykładzie historię ustroju rolnego Estonii w średniowieczu, podczas gdy Gernet ogranicza się do stuleci XVIII i XIX.

Książka, o której mowa, jest tylko skrótem oryginału estońskiego. Przygotowując niemieckie wydanie swej pracy, prof. Uluots zamierzał widocznie dać krótki zarys najistotniejszych faktów i sprostować zarazem perspektywy historyczne wybitnie tendencyjnego obszernego dzieła A. v. Tobiena[2]. Cel ten został osiągnięty.

W szczególności studenci łotewscy, poświęcający się studiom historii ustroju rolnego, odczuwali potrzebę takiego właśnie przeglądu najważniejszych faktów i podstawowych instytucji prawnych Estonii od zarania jej dziejów do naszych czasów. Obecnie luka ta została wypełniona dziełem inaugurującym współpracę naukową uczonych łotewskich i estońskich.

Wybrawszy dla swej pracy formę skrótu, autor zmuszony był zaniechać powoływania się na innych autorów, jak również systematycznej oceny ich poglądów, co bez wątpienia przynosi szkodę całości, pozbawia bowiem czytelnika możności kontrolowania wniosków autora i utrudnia ich rozumowaną krytykę.

Na wstępie autor wyjaśnia: „W niniejszej pracy staramy się dać ogólny obraz rozwoju ustroju rolnego Estonii od czasów prehistorycznych do dnia dzisiejszego... Zarazem jest to obraz nie tyle gospodarczy, ile prawno-morfologiczny w stosunku do rozwoju ustroju rolnego Estonii w jego zarysach podstawowych".[3]

Ze słów tych wynika, że autor pisze przede wszystkim jako prawnik i dopiero w dalszym rzędzie jako historyk. Jego zamiarem nie jest napisanie h i s t o r i i ustroju rolnego, lecz raczej opisanie ewolucji ustawodawstwa rolnego, i to pod morfologicznym kątem widzenia. Tytuł zapowiada h i s t o r i ę ustroju rolnego *(Agrargeschichte)*, sam zaś autor przedmiot swój określa jako u s t a w o d a w s t w o rolne *(Agrarverfassung)*. Tymczasem dla historyka ustroju rolnego chłop i właściciel ziemski istnieją nie jako podmioty prawa, lecz jako podmioty życia gospodarczego; przy takim traktowaniu przedmiotu nie mogą być pominięte „drobiazgi" istotne dla dziejowej rzeczywistości życia chłopa. Pod tym względem prof. Uluots jest po części kontynuatorem tradycji historycznej takich autorów, jak A. v. Gernet i A. v. Tobien, których przede wszystkim pociągały zagadnienia ustawodawstwa rolnego i systematyzacji praw rolnych. Jakkolwiek zajmujące być może ujęcie przedmiotu pod tym kątem widzenia, nieuniknione w tym wypadku dogmatyczne podejście do tematu snadnie wywrzeć może ujemny wpływ na historię samych chłopów. Uczeni prawnicy mają skłonność do konstruowania systemów odbiegających daleko od rzeczywistości: szczególnie dotyczy to historii ustrojów rolnych, gdzie jest przecież oczywiste, w jak słabym stopniu litera prawa odpowiada faktom życia codziennego. Ubolewać należy, że autor nie zawsze to sobie uświadamia i wskutek swej zależności od ustaw i aktów prawodawczych występuje niekiedy z błędnymi koncepcjami rzeczywistości historycznej, w której żył i cierpiał chłop estoński. Na przykład opisując położenie chłopów pod panowaniem polskim, autor twierdzi, że w majątkach prywatnych chłopi byli niemal niewolnikami, w dobrach koronnych natomiast — „prawdziwie wolnymi ludźmi". Tę ważką tezę opiera prof. Uluots na przywileju wydanym w r. 1561 właścicielom ziemskim, a znanym pod nazwą *Privilegium Sigismundi Augusti,* oraz na programie rządu, sformułowanym w konstytucji inflanckiej Stefana Batorego z r. 1582, i pisze dalej, co następuje: „W praktyce kształtowało się położenie prawno chłopów odpowiednio *(sic!)* do wyżej wymienionych programów."

Rzeczywistość polityczna i programy polityczne — są to jednakże rzeczy bardzo różne! Prawdą jest w istocie, że król nosił się z myślą poprawy losu chłopów w dobrach koronnych, ale przedwczesny zgon (1586), długotrwałe wojny i samowola urzędników udaremniły te zamiary, świadczące o dobrej woli rządu. W rzeczywistości los chłopów w dworach prywatnych i w dobrach koronnych był prawie jednakowy i nie możemy się zgodzić z twierdzeniem autora, by w porównaniu z okresem panowania niemieckiego — tzn. sprzed r. 1561 — sytuacja chłopów w dobrach koronnych uległa widocznej poprawie; raczej można powiedzieć, że położenie chłopów w majątkach prywatnych nawet się pogorszyło.

Prof. Uluots rozróżnia trzy typy ustoju rolnego w następującym porządku chronologicznym: 1) system gminnego władania ziemią; autor odnosi ten system do okresu od początku doby historycznej do najazdu Niemców na Estonię w r. 1208; 2) okres feudalny z systemem dworów, trwający od r. 1208 do 1783, kiedy to Katarzyna II ukazem swym zniosła przepisy prawa feudalnego w Inflantach i w Estonii; 3) system własności indywidualnej, trwający od początku XIX stulecia do dnia dzisiejszego. Stosownie do tego schematu książka podzielona jest na trzy części. W każdej części w myśl zasad prawa dogmatycznego, materiał historyczny został sklasyfikowany w porządku następującym: a) ogólny rzut oka; b) osoby; c) przedmioty; d) stosunki prawne. Książka staje się przez to bardziej podobna do uniwersyteckiego kursu systematyki prawa, aniżeli do dzieła historycznego.

Z prof. Uluotsem dzieli mnie różnica poglądów zarówno na niektóre kwestie zasadnicze, jak i na szereg drobniejszych szczegółów, nie uważałbym wszakże za celowe wszczynania w ramach krótkiej recenzji dyskusji na ten temat. Sądzę, że główną wadą pracy jest skłonność autora do wyciągania wniosków i ferowania sądów sprzecznych ze świadectwami, których dostarczają nam źródła. Jednakże nawet pod morfologicznym kątem wi-

[1] Ryga, 1928, str. 360.

[2] *Die Agrargesetzgebung Livlands im 19. Jahrhundert,* t. I — str. 440, Berlin, 1899, t. II — str. 461, Ryga, 1911.

[3] „In der folgenden Arbeit sind wir bemüht, ein abgerundetes Bild der Entwicklung der Agrarverfassung Estlands von Urzeiten bis zur Jetztzeit zu bieten... Zugleich ist das Bild nicht so sehr ein ökonomisches als ein rechts - morphologisches hinsichtlich der Entwicklung der Agrarverfassung Estlands in ihren Grundzügen".

[4] „In der Praxis gestaltete sich die Rechtslage der Bauern entsprechend den beiden obenerwähnten Programmen".

dzenia autor ustala pewne nowe i cenne fakty. Toteż pożądane byłoby wydanie w jednym z głównych języków kongresowych pełnego tekstu pracy prof. Uluotsa — z przytoczeniem źródeł i kompletnym aparatem krytycznym.

A. Švabe
Tłum. z ang. W. Jakubowski

Nordin Sven Erik, *Sveriges varutrafik med utlandet i dess fördelning pa viktigare hamnar och gränsbanor 1922—1934.* (Zagraniczne obroty towarowe Szwecji i udział w nich ważniejszych portów oraz kolei w latach 1922—1934). *Geografica*, pismo Instytutu Geograficznego Uniwersytetu w Uppsali.

Na wstępie wymienionej pracy autor stwierdza, że szwedzki handel zagraniczny jest niezwykle duży jak na stosunkowo małe zaludnienie kraju. Pochodzi to stąd, że z jednej strony, posiadając olbrzymie ilości rudy i lasów, Szwecja wywozi dużo rudy żelaznej i materiałów drzewnych, (o czym niżej), z drugiej zaś — nie mając swego węgla i całego szeregu innych potrzebnych artykułów, zmuszona jest sporo ich przywozić. Pod względem wartości handel zagraniczny Szwecji zamyka się nadwyżką przywozu, pod względem zaś wagi — nadwyżką wywozu. Z punktu więc widzenia ruchu towarów Szwecja jest krajem wykazującym nadwyżkę wywozu, co zresztą jest cechą charakterystyczną dla całego regionu bałtyckiego. Nadwyżkę wywozową zawdzięcza Szwecja wyraźnie swym północnym dzielnicom, południe zaś wykazuje nadwyżkę przywozową. To pierwsze zjawisko występuje — jak wiadomo — w związku z wywozem rudy żelaznej i produktów drzewnych. Rudę wywozi się przez nieliczne porty, natomiast drzewo — z wielu. W środkowej i południowej Szwecji występuje gęste zaludnienie przy jednoczesnym braku przemysłu wybitnie eksportowego, stąd — większa różnorodność w ruchu towarowym. Przeważa tu przywóz. Na wywóz składają się przede wszystkim towary masowe — np. w 1934 r. stanowiły one według autora 90% — przywóz natomiast jest rozłożony bardziej równomiernie. Poza węglem żaden towar nie wykazuje tu wyraźnej przewagi. Autor podzielił ruch towarowy na 6 grup: żywność, produkty rolne i artykuły potrzebne rolnictwu, drzewo i wyroby z niego, metale i wyroby z nich, minerały i wyroby z nich oraz inne towary. To, co powiedziano o ogólnym przywozie i wywozie, dotyczy również przywozu i wywozu każdego poszczególnego portu. Szczególnie daje się zauważyć, że obroty różnych portów, położonych w danej dzielnicy kraju, jednolitej pod względem ekonomicznym i geograficznym, posiadają jednakowe cechy strukturalne. Dotyczy to np. składu przywozu przez porty Skanii i struktury wywozu przez porty Norrlandii.

Autor wykrył zasadniczą różnicę między przywozem towarów masowych a wyrobów gotowych lub półfabrykatów. Te ostatnie przywozi się prawie wyłącznie do największych portów — Sztokholmu, Göteborgu, Malmö i Helsingborgu — a przywóz tych towarów do innych portów jest stosunkowo nieznaczny. Natomiast towary masowe, które stanowią większość przywozu, przede wszystkim węgiel, przychodzą do wszystkich portów, i to prawie w jednakowych ilościach (procentowo), niezależnie od wielkości portu pod względem handlowym. Zależy to od następujących momentów. Wyroby gotowe i półfabrykaty znajdują się prawie zawsze w takim stanie obróbki, że mogą być użyte od razu po nadejściu do portów; są więc właściwie bezpośrednio dostarczane konsumentom. Ponieważ najważniejsze centra dystrybucji obcych towarów znajdują się w wyżej wymienionych miastach, jest rzeczą naturalną, że przywóz tych towarów na nie przypada. Natomiast towary masowe, zanim dojdą do konsumenta, wymagają dalszej obróbki w fabrykach, albo też są używane bezpośrednio jako siła napędowa w przemyśle i kolejnictwie lub dla potrzeb rolnictwa. Przywiezione do Szwecji nie wymagają więc one wyższej organizacj rozdzielczej, jak to ma miejsce z towarami gotowymi i półfabrykatami. Masowe towary nie idą zatem do centrów dystrybucyjnych, lecz raczej do centrów przemysłowych i rolniczych, rozrzuconych po kraju w różnych miejscach. Toteż towary masowe muszą być bardziej równomiernie rozdzielane na całym wybrzeżu. Wobec dużej objętości i niskiej ceny nie są one opłacalne przy zbyt długich przewozach, toteż frachtuje się je drogą morską do tego portu, skąd już do ostatecznego rynku konsumcyjnego pozostaje tylko jak najkrótszy transport kolejowy, który — jak wiadomo — jest drogi. Pozostaje przy tym kwestią drugorzędną, czy dany port jest centrum handlowym, czy nim nie jest.

Autor wykazuje, że w towarach masowych oleje mineralne stanowią wyjątek. Przywóz ich nie jest równomiernie rozłożony po wszystkich portach, lecz koncentruje się w największych. Autor zaznacza, że towar ten wymaga rozdziału na cały kraj i że przeładunek odbywa się za pomocą kolei, cystern samochodowych i statków. Ponieważ olej mineralny należy do najtańszych towarów masowych, autor zastanawia się, czy nie byłoby korzystniej przywozić go do jak największej ilości portów. Autor porusza tu ważny problem organizacji handlu i przewozów, tj. kwestię, czy i w jakim stopniu handel zagraniczny powinien być centralizowany lub decentralizowany. Są to sprawy rzeczywiście zawikłane. Można by tu zaznaczyć, że autor nie ujął problemu w całej jego wielkości i że przyjęty przez niego podział na towary masowe i wyroby gotowe oraz półfabrykaty jest mało logiczny. Można by powiedzieć, że towary masowe są to takie, które są gromadzone w wielkich masach w składach i stąd wysyłane dalej wielkimi partiami, innych zaś towarów nie składa się, a rozdziela się w mniejszych partiach pomiędzy większą ilość odbiorców; jasne jest wtedy, że przywóz i dystrybucja tych towarów wewnątrz kraju muszą być inaczej zorganizowane i wymagają zupełnie innego aparatu, niż przywóz i dystrybucja towarów masowych. Zarazem jasne jest, że istnieją granice techniczne i ekonomiczne dla centralizacji towarów masowych, dokładniej powiedziawszy — granice te są węższe niż w stosunku do innych towarów. Co do tych ostatnich zaszły duże zmiany w ciągu ostatnich 10 lat, szczególnie wskutek rozwoju automobilizmu i nowych dążeń organizacyjnych. Trzeba przy tym podkreślić, że rozwój ten znajduje się jeszcze w stadium początkowym, wobec czego za wcześnie byłoby już teraz wypowiadać się, jak wypadnie on przy większej centralizacji lub decentralizacji.

W dalszej części swej pracy autor omawia szczegółowiej ruch w różnych portach: Sztokholmie, Göteborgu, Malmö, Landskronie, Helsingborgu, Halmstadzie, Kalmarze, Norrköpingu, Oxelösundzie, Lulei, Gävle i Sundsvallu.

Badania swe zamyka rozdziałem o ruchu kolejowym. Przewozy kolejowe w porównaniu z żeglugowymi są pod względem ilości nieznaczne. Jednakże pod względem strukturalnym ujawnia się w ruchu kolejowym ciekawy rys. Mianowicie nie ma tu konkurencji między koleją a żeglugą, a tylko współdziałanie, gdyż zadaniem kolejowych linii wywozowych ze Szwecji do Norwegii jest transport dużych ilości rudy i drzewa oraz masy papierowej, by następnie przez porty norweskie wysyłać je dalej.

Inaczej przedstawiają się linie promowe. Obroty przez nie dokonywane wykazują zupełnie inny skład procentowy głównych grup towarów, niż to ma miejsce w całości żeglugi. Pochodzi to stąd,

że towar wysoko taryfowany, delikatny i drogi, przesyła się koleją nawet na dalsze odległości. Wtedy zachodzi już konkurencja z żeglugą. Trzeba przy tym zaznaczyć poważny spadek przewozów na linii promowej Trelleborg—Sassnitz od lat 1927—1929, wykazujących najwyższe cyfry, do roku 1934. Szczególnie dotyczy to przywozu.

H. Eneborg
Tłum. ze szwedzkiego B. Rusiecki

Wornicke Wolfgang, *Entwicklungstendenzen und Konjunkturschwankungen der Seeschiffahrt*, Berlin, 1935, str. 55.

Punktem wyjścia pracy Wernickego jest analiza morskich obrotów towarowych na tle światowej produkcji i handlu zagranicznego oraz rozwoju tonażu światowego, jako zasadniczego instrumentu obrotów morskich.

W okresie od r. 1860 do 1913 obroty statków morskich wzrosły sześciokrotnie, a produkcja światowa tylko trzykrotnie. Indeks morskich obrotów towarowych obliczany od r. 1900 charakteryzuje się w tym roku liczbą 55,2 — w r. 1913 — 100 i w r. 1929 — roku najlepszej koniunktury powojennej — liczbą 114,5.

Trzecią część tych obrotów morskich pod względem wagowym stanowiły przed wojną surowce energetyczne — głównie węgiel. Po wojnie transporty węgla spadają, surowiec ten jest bowiem wypierany przez paliwo płynne, które przy znacznie mniejszej objętości i wadze oddziaływa na zmniejszenie globalnych sum obrotów. Nadto następuje stopniowe przesunięcie ośrodków transportowych z krajów europejskich do krajów zamorskich. Zarówno z uwagi na to, jak i ze względu na rozpoczęty w okresie wojny światowej proces powstawania nowych ośrodków przemysłowych (nowych źródeł energii cieplnej itp.), które wyrzystują na miejscu posiadane surowce, wytwarzając wyroby gotowe lub półfabrykaty, obroty surowców maleją, a co za tym idzie, zmniejsza się rola trampingu, który przed wojną stanowił około 40% tonażu światowego, po wojnie zaś spadł do ok. 20%, a jak obliczają ostatnio inni — do 17%.

W okresie przedwojennym obroty morskie wzrastały szybciej, aniżeli handel światowy, tymczasem po wojnie zaznacza się zjawisko odwrotne. Transporty surowców przemysłowych i produkcja rozwijały się przed wojną mniej więcej równolegle, po wojnie równowaga ta została zakłócona i gdy w okresie od r. 1913 do 1929 wskaźnik produkcji wzrósł o 45%, to wskaźnik wspomnianych transportów tylko o 23%.

Z drugiej strony zdolność przewozowa floty handlowej dzięki większej szybkości, korzystniejszej pojemności, lepszej pod każdym względem jakości tonażu oraz dzięki budowie kanałów, udoskonaleniu urządzeń przeładunkowych w portach itp. znakomicie wzrosła. Na rozwój i modernizację tonażu światowego wpływają po wojnie w dużej mierze czynniki pozagospodarcze. W r. 1932 około 88% tonażu światowego korzystało z subwencji państwowych. Przed wojną większe ożywienie w budownictwie okrętowym następowało w okresach ożywienia gospodarczego, z reguły z pewnym opóźnieniem (1—2 lat). Po wojnie wzrost budownictwa okrętowego często nie znajduje odpowiednika w rozwoju obrotów morskich. Wraz z przesunięciem się ośrodków obrotów morskich, przesuwa się rozwój tonażu na kraje zaoceaniczne i żadne dotychczasowe wysiłki państw morskich — głównie Anglii — nie mogą przeciwstawić się tym procesom strukturalnym.

Od połowy 1922 r. do połowy 1932 r. tonaż światowy wzrósł o 5,36 mil. B.R.T. z czego na tankowce przypada prawie 4 mil. B.R.T., a zaledwie ok. 1½ mil. B.R.T. na inne rodzaje statków. W okresie tym budowano przeciętnie rocznie 2 251 mil. B.R.T., z czego przypadało na jednostki zastępcze 1 710 mil. B.R.T., a zaledwie 536 mil. B.R.T. na jednostki nowe, gdy w okresie od r. 1904 do r. 1913 odnośne liczby wynosiły 2 448, 1 018 i 1 430 mil. B.R.T. (dane te opiera autor na liczbach tonażu spuszczonego na wodę).

Z powyższych liczb wynika, że po wojnie uległ zmianie ekonomiczny cel budowy statków, gdy bowiem przed wojną budowano w celu zaspokojenia istotnych potrzeb gospodarczych, na skutek zwiększającego się popytu na tonaż, to po wojnie, szczególnie po roku 1922, budowano głównie tonaż zastępczy, celem utrzymania w poszczególnych państwach osiągniętego stanu posiadania.

Do r. 1932 zanotowano tylko dwukrotne ożywienie na rynku frachtowym, wywołane w r. 1926 strajkiem angielskim i w r. 1929/30 — wzrostem załadunków ropy. W obu wypadkach budownictwo okrętowe wykazało wzrost ponad miarę aktualnego i przewidywanego zapotrzebowania; dodać trzeba, że koszt budowy frachtowców wzrósł po wojnie przeciętnie o 10%.

Niekorzystnym zmianom ulega również przeciętny wiek statków, który w r. 1922 wynosił 11,7 lat, a w r. 1931 już 14,4 lat. W roku tym flota światowa wykazuje 17% tonażu w wieku ponad 25 lat. Ze względu na to oraz na mniejsze zapotrzebowanie tonażu, po wojnie zaznaczył się wzrost rozbiórki statków na złom; gdy odsetek statków (tonażowo) rozbieranych na złom przed wojną, wahał się w poszczególnych latach od 0,33 do 0,61, to po wojnie wzrósł do 1,80 i wyżej.

Unieruchamianie znacznego tonażu statków („uwiązanych na sznurku“) — zjawisko rzadko tylko notowane przed wojną — po wojnie stało się zjawiskiem bardzo częstym. W r. 1932 było unieruchomionych 14,1 mil. B.R.T., co stanowiło 20% ogólnego tonażu światowego. W poszczególnych krajach procent ten dochodził w tymże roku do 30 (U. S. A.).

W tych warunkach oczywistą jest rzeczą, że poziom frachtów po wojnie ulega bardzo znacznym wahaniom i przeciętnie kształtuje się poniżej poziomu przedwojennego, w szczególności gdy się uwzględni ruch cen. Zaledwie w kilku wypadkach indeks frachtów po wojnie jest nominalnie wyższy od indeksu przedwojennego. Dodajmy, że indeks ten dopiero w drugiej połowie r. 1936 przekroczył poziom z lat 1913 i 1929, a w ciągu pierwszych miesięcy r. b. utrzymuje się, przynajmniej nominalnie, na poziomie nie notowanym dotychczas.

Powyższe ciekawe rozważania, poparte sumiennie zestawionymi liczbami statystycznymi, nie wyczerpują poruszonych przez autora zagadnień, dają jednak w syntetycznym skrócie dużo ciekawej treści mogącej zainteresować zarówno teoretyków jak i praktyków.

J. Korolkiewicz

Reddaway W. B., *The Russian Financial System* (Rosyjski system pieniężny), Londyn, 1935, str. X, 103.

Do najtrudniejszych problemów, z jakimi spotykają się ci, którzy interesują się gospodarczym i społecznym życiem Rosji Sowieckiej, jest jasne uświadomienie sobie ustroju pieniężnego i jego zastosowań w organizacji przemysłu i handlu. Powody tej trudności są różnorakie. Niektórzy mogą wychodzić z błędnego przekonania, że w socjalistycznym społeczeństwie nie potrzeba pieniędzy, i mogą się wobec tego dziwić, dlaczego rząd rosyjski przykłada tak wielką wagę do konieczności ustroju pieniężnego. Inni wskazują na różnicę między niezależnością życia gospodarczego i pieniądza poza Rosją i w Rosji. W pierwszym wypadku rząd i społeczeństwo czują się, mimo od-

grywaną przez siebie rolę, kontrolowanymi przez ustrój. W drugim wypadku zapewniają nas zazwyczaj, że wszystko zależy od rządu, że pieniądz jest jedynie częścią ogólnego planu, że ceny są ustalane przez państwa, a gdzie nie są, tam państwo świadomie kieruje podażą i popytem. Otóż to współistnienie rynku i stałych cen wraz z zanikającym dziś systemem kartkowym (zapewniającym przywileje zależne od społecznego i cywilnego stanowiska) sprawia trudności. Ten sam rubel posiada różną zdolność nabywczą tych samych towarów zależnie od osoby, która go posiada, i miejsca, gdzie go wydaje. To znaczy, że pominąwszy bezpośrednie podatki i na pół przymusowe subskrypcje pożyczek państwowych i funduszów partyjnych oraz związków zawodowych, rzeczywiste płace robotnika są wyznaczane przez jego kartę żywnościową i zaopatrzenie sklepów, z których ma prawo korzystać.

Na koniec nie ma żadnego związku między wewnętrznym ustrojem pieniężnym a złotem lub jakimkolwiek innym międzynarodowym miernikiem wartości. Powstaje wobec tego pytanie, w jaki sposób można przeprowadzić porównanie z innymi krajami w takich sprawach, jak rzeczywiste płace oraz dochód i rozchód państwa.

W kwestiach tych nie łatwo zdobyć wyczerpujące odpowiedzi, chociaż pewne podręczniki, jak na przykład Calvina Hoovera (1931), i niektóre monografie *London School of Slavonic Studies*[1] są doskonałe. Rosyjscy autorzy (na przykład Atlas w *Diengi i kriedit* (Pieniądze i kredyt), 1930, i Nagler w *Die Finanzen und die Währung der Sowjetunion*, 1932), również pisali o tej sprawie, lecz nie można zapominać, że w Rosji — jak nam mówi Gatowski w ciekawej *Ekonomika sowieckoj torgowli* (Ekonomia handlu sowieckiego) — pieniądz jest „aktualnym zagadnieniem politycznym". To może skłaniać sowieckich ekonomistów do przesadzania różnicy między Rosją a światem zewnętrznym — na przykład nie byliby oni gotowi przyznać, że przed urzędową zmianą wymienialności w roku 1936, od roku 1926 rubel podlegał wewnętrznej dewaluacji.

Książka Reddawaya pojawia się niezwykle na czasie. Stwierdza on, że chce „zbadać wyczerpująco całe zagadnienie; przyjrzeć się, jak działa system pieniężny i finansowy, jakie spełnia funkcje i jak dostosowuje się do reszty gospodarki narodowej". „W ten sposób będzie można — ciągnie dalej — zbadać zarówno podobieństwa jak i różnice między tym ustrojem a ustrojami innych krajów; można będzie również spróbować wyodrębnić te różnice, które są mniej więcej zawarte w pojęciu planowej państwowej gospodarki socjalistycznej, od tych, które wypływają z czysto miejscowych przyczyn, czy przypadków historycznych lub świadomej polityki". Reddaway nie cytuje żadnych autorów, statystyk ani urzędowych danych, gdyż książka jest napisana jako essay dla zdobycia przyznawanej przez uniwersytet w Cambridge nagrody im. Adama Smitha, a materiał prawie całkowicie zebrany z pierwszej ręki w sierpniu i wrześniu 1934 w serii wywiadów z pracownikami Banku Państwa w Moskwie.

Tekst jest ujęty we wstępie i trzynastu rozdziałach, z dodatkiem, omawiającym trudności porównania rzeczywistej wartości rubla ze szterlingiem, i z długim przypisem o wpływie kartkowej sprzedaży chleba na płace i finanse państwowe. System kartkowy doprowadził do powikłań, które rozwiązywano przy pomocy bardzo pomysłowej techniki finansowej.

Ogólną metodę podziału dóbr wyjaśnia rozdział pierwszy. Znajdujemy w nim wzmiankę o różnicy (znikającej od października 1935 r.) między zamkniętymi a handlowymi sklepami, o chłopskim targu i o (zniesionych już) magazynach Torgsinu itd. Jest tu także krótkie lecz przejrzyste wyjaśnienie zupełnego zamknięcia wewnętrznego systemu i płynącej stąd niezależności wymiany.

Następny rozdział zawiera krótki opis rosyjskich instytucji finansowych. Omówiony tu jest obieg pieniężny oraz różne banki, budżet i podatki.

Następnie Reddaway rozpatruje funkcje, jakie system pieniężny winien spełniać, aby w najwyższym stopniu przyczynić się do realizacji planu takiego, jaki ma Rosja. Pieniądz jest uznany za konieczny. Jakie są jego główne zadania? Po pierwsze winien on służyć jako jednostka obrachunkowa, dla mierzenia wartości dóbr i jako podstawa układu cen. Prócz tego musi dopomagać w podziale ograniczonej podaży środków wytwórczych, a zwłaszcza wykwalifikowanej pracy, z jak największą korzyścią dla państwa. To pociąga za sobą między innymi opłacanie wykwalifikowanej pracy według jej wartości wytwórczej rzeczywistymi płacami. Poza tym system pieniężny musi dostarczać odpowiednich środków do regulowania wypłat między przedsiębiorstwami: są one być może z punktu widzenia posiadacza wszystkich przedsiębiorstw — państwa, jedynie wygodnymi fikcjami, lecz dla jednostki przypominają rachunkowość kapitalistyczną. Na koniec pieniądz może dopomóc rządowi w interpretacji żądań konsumenta i może mu dać pewną swobodę wyboru oraz pozwolić na gromadzenie raczej potencjalnej wartości, niż zapasu towarów.

Na tym opiera się cała dalsza część książki. Rubel jest rozważany jako jednostka rachunkowości i jako narzędzie kontroli; znajdujemy także ustępy poświęcone ustalaniu cen i kontroli wydajności wytwórczej, krótkoterminowemu kredytowi jako narzędziu kontroli, finansowaniu i kontroli rozwoju kapitału oraz finansom jako pomocy w podziale dóbr. W związku z tą ostatnią sprawą można zanotować, że przedsiębiorstwa państwowe nie są zainteresowane w zapewnionym dla nich kapitale, lecz że państwo korzysta przez podatki i udział w zyskach.

Końcowe rozdziały poświęcone są podziałowi dochodów i pogodzeniu podaży i popytu, nabywcy i interpretacji jego żądań. Rozdział XIII zawiera parę ogólnych wniosków. Autor stwierdza zupełnie słusznie, że w Z.S.R.R. rubel służy faktycznie jako wskaźnik wartości dla wszystkich głównych celów, które takiego wskaźnika potrzebują. Rozdział ten jest być może najbardziej wnikliwy w tej przejrzystej i inteligentnej książce.

Dodatek traktujący o wartości rubla jest już dziś oczywiście nieco przestarzały.

J. J. Boasson
Tłum. z ang. M. Choynowski

Hubbard L. E., *Soviet Money and Finance* (Sowiecki pieniądz i finanse), Londyn, 1935, str. XIX, 339.

Ktokolwiek ma do czynienia z praktycznymi a na szeroką skalę zakrojonymi zagadnieniami ekonomicznymi, z łatwością może się zagubić w różnorodnych stosunkach współzależności między pieniądzem a handlem w każdej niemal dziedzinie życia gospodarczego, o ile nie będzie się mocno trzymał prawdy, że sercem i źródłem wszelkiego po-

[1] Monografia 3: *Money, Prices and Gold in the Soviet Union*, 1934, str. 35. Mon. 4 i 5: *Banking and Credit in the Soviet Union*, 1935, str. 76. Mon. 9: *The End of Rationing and the Standard of Living in the Soviet Union*, 1935, str. 28.

stępu materialnego jest siła moralna, energia i inteligencja ludzi oraz bogactwa naturalne. Nigdzie prawda ta nie występuje z taką oczywistością, jak we współczesnej Rosji, i to w ten sposób, że powstaje pytanie, czy pieniądz i kredyt posiadają w ogóle jakiś sens w socjalistycznym społeczeństwie. Zagadnienie to było istotnie rozważane w Rosji, ale w obecnym stadium rozwoju uważane jest za problem wysoce polityczny, toteż dyskusja nad nim, przynajmniej publiczna, jest zakazana. Nietykalnym dogmatem partii komunistycznej pozostaje bowiem i nadal teza, że pieniądz i kredyt są absolutnie niezbędne dla utrzymania rosyjskiego systemu gospodarczego. Tym niemniej nie podobna ignorować konieczności wyjaśnienia, jaką treść nadaje się w Rosji pieniądzowi i kredytowi i jaką rolę odgrywają te czynniki w rosyjskim systemie ekonomicznym.

Niezmiernie rzadkie są książki autorów nie-Rosjan, poświęcone temu zagadnieniu i jego dzisiejszym aspektom.

W parę tygodni po wydaniu omówionej wyżej, niewielkiej ale dobrej rozprawy W. B. Reddawaya pt. *The Russian Financial System* ukazała się praca Hubbarda, dotycząca tegoż zagadnienia, lecz stawiająca sobie szersze zadania i oparta na bardziej bezpośredniej znajomości rosyjskiego życia i źródeł. Hubbard zna Rosję z trzydziestoletniego pobytu i dokładnie studiował rozwój Związku Sowieckiego. Ogólny wniosek, do którego doszedł w wyniku tych badań, zawarty jest w zakończeniu przedmowy (str. VII):

„W chwili obecnej można co najwyżej powiedzieć, że państwowa organizacja ekonomiczna oparta na socjalizmie i gospodarce planowej okazała się zdolną do życia; czy okaże się ona skuteczniejszą, odpowiedniejszą i czy stanowi w wewnętrznej swej istocie postęp w porównaniu z systemami gospodarczymi opartymi na własności i przedsiębiorczości prywatnej, pokaże dopiero przyszłość".

Z przedmowy dowiadujemy się poza tym, że Hubbard jest autorem jednej z monografii wydanych przez *London School of Slavonic and Eeast European Studies* (nr 4/5, *Banking and Credit in the Soviet Union)* i że treść tej monografii dostarczyła materiału do niektórych rozdziałów jego książki.

Książka Hubbarda jest doskonałym przewodnikiem, ułatwiającym orientację w rosyjskim systemie gospodarczym pod kątem widzenia finansów, a ponadto rzuca niemało światła także i na inne dziedziny sowieckiej ekonomiki, dostarczając zarazem cennych porównań z życiem gospodarczym Zachodu. Nie będzie przesady w ocenie tej pracy, gdy ją określę jako wzorowe dzieło o obecnej fazie rosyjskiego systemu monetarnego.

Treść jest podzielona na trzy o nierównej objętości części. Część I (str. 1—40) podaje przegląd historii pieniądza i bankowości od czasu rewolucji październikowej i omawia organizację przemysłu.

Część II (str. 41—124) zawiera opis organizacji finansów oraz metod polityki finansowej. Podaje interesujące dane o sowieckiej walucie, planowej gospodarce finansowej, teorii i praktyce kredytu, bankach sowieckich, rozdziale kapitałów, systemie budżetu i sposobach podziału dóbr (handel detaliczny, zbiór i podział produktów rolnych, transport).

Treść części III, najdłuższej, jest przeważnie analityczna i krytyczna. Oto przedmioty, którym autor poświęca tu głównie swoją uwagę: planowa gospodarka walutowa, zagadka sowieckiego systemu cen i czysto wewnętrzny charakter rubla; oszczędności i inwestycje; obrót kapitałów; istota i funkcje kredytu w sowieckim systemie gospodarczym; problem zysków, kosztów i rachunkowości; rentowność rolnictwa a handel zagraniczny. Do tego dołącza autor bardzo ważny dodatek, zawierający dane o sile nabywczej rubla w handlu detalicznym, oraz dwa rozdziały ogólniejszej treści, z których jeden owamia zagadnienie, czy gospodarka planowa chroni przed kryzysami i bezrobociem, a drugi zawiera ogólny rzut oka i wnioski.

Na tym kończę swe uwagi o dziele Hubbarda. Wdawanie się w szczegóły za daleko by nas zaprowadziło. Ktokolwiek interesuje się sprawami ekonomicznymi w ogóle, potrafi ocenić doniosłość zagadnień poruszonych w książce Hubbarda. Dla każdego zaś, kto studiuje rosyjskie życie gospodarcze, przedstawia ona wartość niemal niezastąpioną. Jej wartość polega nie tylko na objęciu mnóstwa problemów, którymi się zajmuje, lecz i na przejrzystości wykładu, połączonej z bystrością i trafnością sądu.

J. J. Boasson
Tłum. z ang. W. Jakubowski

Bagge Gösta (przy współpracy Eryka Lundberga i Ingvara Svennilsona), *Wages in Sweden 1860—1930* (Płace w Szwecji 1860—1930), w dwóch częściach, tworzących tom II wydawnictwa *Wages, Cost of Living and National Income in Sweden 1860—1930* (Płace, koszty utrzymania i dochód społeczny w Szwecji 1860—1930), w opracowaniu Instytutu Nauk Społecznych przy Uniwersytecie w Sztokholmie, Londyn 1933—1935, cz. I — str. XXV, 579, cz. II — str. XIX, 396.

Zasługa dokonania olbrzymiej pracy, związanej z podjęciem tego wielkiego wydawnictwa, przypada, jak stwierdzają autorzy, szeregowi specjalistów, spośród których prof. Eryk Lundberg i dr Bertil Nyström, stojący na czele Wydziału Społecznego Urzędu Statystyki Płac, wzięli czynny udział w planowaniu badań. Fundacja Rockefellera sfinansowała całość prac Instytutu o płacach, kosztach utrzymania i dochodzie społecznym, do których ten tom wraz z pierwszym tworzą wstęp.

Do czytania prac tego rodzaju przystępuję z dwoma założeniami. Po pierwsze sądzę, że odpowiedź na pozornie proste pytanie: „Czy rzeczywiste płace wzrosły?" może dać doświadczenie, lecz nie statystyka. Wskaźniki cen i płac oparte są na przeciętnych danych. O technikę ustalania wartości przeciętnych statystycy toczą boje, prześcigają się w pomysłowości w użytkowaniu oczywiście niezupełnych, często błędnych i rzadko porównywalnych danych. Nie przyjęli oni żadnej jednolitej i powszechnej metody, a nawet gdy do posiadanego zespołu danych w pewnej miejscowości stosowano stałą metodę, przyznają, że otrzymane liczby można uważać jedynie za przybliżone. Jeśli chodzi o statystykę płac, interpretacja ich jest sprawą znajomości miejscowych stosunków, toteż „ogólnego opracowania jakiegoś kraju może dokonać tylko statystyk mieszkający w tym kraju" (prof. A. L. Bowley).

Drugie założenie łączy się z tym, że Szwecja od przeszło stu lat nie podlega międzynarodowym powikłaniom, społecznym wstrząsom ani politycznym zmianom. Wobec tego szczegółowe zbadanie jednego z ośrodków nerwowych gospodarczego i społecznego systemu w dzisiejszych warunkach — płac i kosztów utrzymania — winno być wysoce interesujące. Jednakże należy pamiętać, że kraje skandynawskie nie mogły nie odczuwać światowego dążenia do inflacji i wysokich cen. Wydawcy ostrzegają nas, że seria prac o płacach, kosztach utrzymania i dochodzie społecznym wymaga badań niezwykle zawiłych i wyczerpujących, zmusza do planowania pracy dla całej instytucji na wiele dziesięcioleci. W planie tym tom I i obecny tworzą wstępne stadium gromadzenia mate-

riału koniecznego do utworzenia wspólnej podstawy dla wszystkich przyszłych badań. Podczas gdy badania kosztów utrzymania (tom I) obejmują sto lat (1830—1930), statystyczne opracowanie płac pokrywa okres krótszy (1860—1930).

Zakwestionowanie wartości pracy dla przyszłych pokoleń, które będą mogły albo wykorzystać ukryte bogactwo, albo nie zwrócić na nie uwagi, jest równie kuszące, jak i łatwe dla kogoś, kto nigdy nie ujrzy całego dzieła i kto widział w ostatnich czasach liczne serie o niezaprzeczonym znaczeniu, trwające w nieskazitelnym, nieprzerywanym czytaniem spoczynku. Wszakże nie miejsce tu na wysuwanie tej subtelnej sprawy.

Szwecja posiada niezwykle dużo materiału zarówno prywatnego, jak i urzędowego, na którym autorzy mogli oprzeć swe badania statystyczne. Musieli oni jednak opracować metody, pozwalające na znalezienie wspólnego mianownika dla różnorodnego tworzywa. Księga I — o przemyśle i górnictwie — pokrywa się z częścią I, a najważniejszymi jej rozdziałami są III i XIII — o tendencjach płac w latach 1860—1913 i 1913—1930. Inne rozdziały poświęcone są następującym grupom przemysłu: żelazo, stal i górnictwo (IV), przemysł metalowy i maszynowy (V), kamień, glina i szkło (VI), wyroby drzewne (VII), miazga drzewna (VIII), papier, druk książek i introligatorstwo (IX), artykuły spożywcze (X), tkactwo (XI), skóra, guma, przemysł chemiczny (XII). Sto pięćdziesiąt dwie tablice, osiemnaście wykresów i tuzin map uzupełnia tekst, którego większą część stanowią monografie poszczególnych przedsiębiorstw. Niektóre gałęzie są pominięte z powodu braku źródeł informacji (np. przemysł budowlany i okrętowy).

Badania okresu 1860—1913 oparte są całkowicie na listach rzeczywistych płac możliwie największej ilości typowych przedsiębiorstw. W każdym przedsiębiorstwie badania ograniczono do małej liczby pracowników wybranych spośród typowych zawodów. Z serii pokrywających cały okres wzięto średnie. Krytyczna analiza otrzymanych w ten sposób średnich dla różnych grup serii tworzy główną część badań, a ma na celu ustalenie w miarę możności wspólnych lub znamiennych tendencji w zmienności płac.

Autorzy twierdzą, że „jeśli spośród pewnych ważnych i typowych zajęć danego przedsiębiorstwa wybrano niewielką ilość pracowników o normalnych płacach..., które można uważać za typowe, można uznać tendencję płac w tych zawodach, opartą na średnich wysokościach wybranych płac, za normę ogólnej tendencji płac badanego przedsiębiorstwa“ (str. 21). Ponieważ średnie dla różnych przedsiębiorstw wykazują zgodne tendencje, więc skombinowano z nich przeciętne; przeciętne te, jeśli są dostatecznie typowe, mogą wykazywać tendencje dla całego kraju.

Płace wybranych pracowników wzięto z około 160 przedsiębiorstw przemysłowych, a zestawienia płac uzupełniono przy pomocy odpowiedzi na kwestionariusze. Badaniami statystycznymi kierowali pracownicy Instytutu, nawet jeśli je przeprowadzał na miejscu urzędnik danego przedsiębiorstwa.

Niemożliwością byłoby omówienie wszystkich szczegółów pracowitych sposobów eliminowania usterek materiału. Na specjalną uwagę zasługują może „przekroje“. W celu wyznaczenia stosunku między serią przedstawiającą średnie zarobki wybranych pracowników a średnimi zarobkami wszystkich pracowników danego zawodu lub przedsiębiorstwa, brano „przekroje“ dla wszystkich pracowników przedsiębiorstwa — jeśli było można, to dla lat 1865, 1885 i 1905, w których koniunktura nie była ani zbyt niska, ani zbyt wysoka.

Rzeczywiste zarobki obliczano przez zredukowanie nominalnych zarobków zgodnie z indeksem kosztów utrzymania, zestawionym przez Myrdala (tom I).

Dla okresu 1913—1930 Instytut oparł swe obliczenia na statystyce płac, wydawanej przez Wydział Społeczny od roku 1919, mimo jej „nader ogólnikowej postaci“. Urzędowa statystyka płac obejmuje prawie 67% wszystkich pracowników przemysłu i górnictwa — 5 478 przedsiębiorstw i 368 472 pracowników — i jest oparta na kwotach wypłaconych w przeciągu roku. Średnie godzinne lub dniówkowe i roczne zarobki (zwane tu nominalnymi zarobkami) otrzymane są z podzielenia całej rocznej sumy przez ogólny czas pracy i średnią liczbę pracowników — metoda ogólnikowa i ułatwiona, szczególnie w wypadku sezonowych i dorywczych zajęć. Jeśli chodzi o indeks kosztów utrzymania Wydziału Społecznego, połączono go z serią opracowaną przez Myrdala, zrobiono wykresy dla nominalnych i rzeczywistych rocznych i godzinnych zarobków pracowników męskich w przemyśle i górnictwie w okresie 1860—1930, służących za „bardzo ogólny wskaźnik zmian poziomu płac przemysłowych całego okresu, a nie za dokładną miarę absolutnego poziomu płac w każdym roku“ (str. 267). W istocie autorzy nie są pewni, czy skombinowane serie oddają wiernie różnice względnego poziomu płac w okresach 1860—1913 a 1913—1930.

Ogólna tendencja rzeczywistych zarobków robotników zatrudnionych w prywatnym przemyśle szwedzkim była prawie stale zwyżkowa. W porównaniu z okresem 1861—1870 w okresie 1910—1913 rzeczywiste płace roczne wzrosły o 140,6% i godzinne o 163,4%. „Oznacza to, że rzeczywiste płace były w tym ostatnim okresie około 2$^{2}/_{5}$ razy większe, niż w siódmym dziesiątku ubiegłego stulecia, a rzeczywiste płace godzinne 2$^{2}/_{3}$ razy większe“ (str. 61).

Dla okresu 1913—1930 „roczny dochód robotnika wzrósł o 133%, ...godzinny o 186%. Rozbieżność ta pochodzi między innymi stąd, że ilość godzin roboczych została zmniejszona do 48 godzin tygodniowo“ (ustawą z r. 1919).

Przejrzenie monografij o poszczególnych gałęziach przemysłu nie pozostawia żadnych wątpliwości co do trudności tych badań. W zakładach Hogenas-Billesholm pracownicy mają bezpłatne mieszkania i przez pewną ilość lat bezpłatny węgiel na domowy użytek; do roku 1880 koncern płacił za swych pracowników podatki. Zakłady utrzymywały kościół, szkołę, opłacały kapłana, policję i innych urzędników, zapewniały bezpłatną opiekę lekarską, szpital i lekarstwa pracownikom, ich żonom i dzieciom do 15 roku życia. Robotnicy mieli prawo nabywać zboże i mleko po cenie własnego kosztu. Statystyczne opracowanie tych danych wymaga żmudnych obliczeń.

Instytucje miejskie i koleje państwowe są przedmiotem księgi II. W 1930 roku 22 000 pracowników miejskich — 3,3 *pro mille* mieszkańców miast — było zatrudnionych: przy robotach ulicznych i ogrodowych (6 800), przy zwożeniu śmieci i oczyszczaniu ulic (1 600), przy robotach elektryfikacyjnych (1 700), wodociągowych (1 100), gazowych (1 500), przy tramwajach (5 000), w portach (1 700). Metody zastosowane do wykrycia ogólnej tendencji ich „rzeczywistych“ zarobków były takie same, jak przy pracownikach przemysłowych — z wyjątkiem innego wskaźnika kosztów utrzymania. Również i ta część jest uzupełniona monografiami. Krótki rozdział o zarobkach pracowników kolei państwowych — liczba ich nie jest podana — mówi niedużo i wzbudza wiele wątpliwości. O dwukrotnie dłuższych kolejach prywatnych ani słowa.

Księga III poświęcona jest rolnictwu i leśnictwu. Jak można było się spodziewać, „badanie płac pracowników rolnych napotyka na ogromne trudności, częściowo z powodu charakteru materiału

i częściowo dla dużych rozbieżności w wielkości i rodzaju płac...; stopień pewności przeciętnych i ich odchyleń nie zawsze może być stwierdzony". Badania są oparte na dwóch urzędowych równoległych seriach płac. Roczne tablice przeciętnych *(Markegang)*, podające ustawową wartość pieniężną różnych towarów i usług, zawierają koszty robót rolnych i są dla dawniejszych lat najbardziej godnym zaufania zestawieniem rzeczywistych płac. Instytutowi nie udało się zdobyć dodatkowych informacji z poszczególnych majątków. Wyjątkowo trudne okazało się stwierdzanie wartości świadczeń w naturze, wymienianych w prywatnych rachunkach. Innym „urzędowym" źródłem były statystyki zebrane przez stowarzyszenia rolnicze. Jednakże dla okresu 1911—1928 Instytut posługiwał się statystykami opracowanymi przez Wydział Społeczny. Dane te są oparte nie na płacach rzeczywistych, lecz na ocenie płac zwykłych. Toteż w tym miejscu urzędowe dane różnią się zasadniczo od tego, co Instytutowi udało się stwierdzić w księdze I w stosunku do pracy w przemyśle.

Ogólne wyobrażenie o płacach pracowników rolnych może dać zamieszczony niżej krótki wyciąg. Należy przy tym pamiętać, że liczby w koronach przedstawiają zwykłe płace, a nie wypłacane, czyli takie, jakie Instytut nazywa nominalnymi. Można mieć nadzieję, że wartości przeciętne dają zadowalający obraz ogólnej tendencji. Są one zebrane dla 2 100—2 300 gmin i „nie są oparte na starannych badaniach w każdej gminie, lecz są ocenami warunków w miejscowości lub nawet w majątku, gdzie mieszka informator" (str. 119).

Tabl. 1. Roczne płace pracowników rolnych
(w koronach szwedzkich)

Lata	Mężczyźni		Kobiety		*Statare*[1]	
	Płaca w gotówce	Gotówka plus mieszkanie i utrzymanie	Płaca w gotówce	Gotówka plus mieszkanie i utrzymanie	Płaca w gotówce	Gotówka plus mieszkanie i utrzymanie
1913	326	683	197	485	329	720
1916	398	906	241	655	390	987
1917	489	1 146	286	818	457	1 256
1918	689	1 629	376	1 131	646	1 764
1919	884	1 903	502	1 320	826	2 088
1920	1 075	2 105	661	1 495	1 047	2 352
1921	784	1 551	541	1 174	807	1 649
1922	609	1 246	450	975	651	1 325
1923	566	1 115	423	913	615	1 275
1928	560	1 119	424	891	627	1 329

Między tendencjami płac w przemyśle i w rolnictwie zachodzi pewne podobieństwo. Dzienne płace pracowników leśnych, których określenie było dla Instytutu jeszcze trudniejsze, osiągnęły swe maksimum w zimie 1918/1919 — czterokrotną wysokość płac przedwojennych. Po zejściu z poziomu 60% pozostały w okresie od 1922/1923 do 1930 na wysokości około 50% powyżej płac przedwojennych (str. 170).

Liczbowy upadek wsi i wzrost miast oraz przemysłu miejskiego w drugiej połowie XIX wieku (księga IV) z ich wpływem na strukturę rynku pracy są dość znanymi zjawiskami, bardziej znanymi, niż znaczna nadwyżka emigrantów w stosunku do imigrantów, osiągająca w r. 1881 aż 347 tys. Szczegółowa tablica dynamiki zmian społecznych, demograficznych i zawodowych w okresie 1860—1930 może być pouczająca.

Zmiany w uwarstwieniu społeczności rolnej posiadają niezwykłą wagę dla badanych przez Instytut zagadnień. Uczeni europejscy szczególnie od wojny, rozwinęli i rozszerzyli badania ekonomistów, historyków i socjologów wcześniejszego okresu; sprawy te jednak potraktowano nie dość obszernie.

Inny szereg liczb wskazuje — jak można wnosić z tablicy 2 — znaczenie gospodarstw rodzinnych w przeciwstawieniu do gospodarstw półkapitalistycznych lub kapitalistycznych, wymagających w mniejszym lub większym stopniu pracy najemnej.

Tabl. 2. Obszar gospodarstw rolnych w r. 1927

Obszar w ha	Ilość w tys.	%	Obszar w ha	Ilość w tys.	%
0—2	119,8	*28*	20—50	27,9	*6,7*
2—5	117,7	*27,6*	50—100	5,2	*1,2*
5—10	94,5	*22,1*	ponad 100	2,5	*0,6*
10—20	59,6	*14,0*			

Oczywiście majątki poniżej 50 ha nie potrzebują z reguły pracy najemnej, lub bardzo mało, podczas gdy rodziny rolników posiadających poniżej 10 ha „wynajmują się mniej lub więcej powszechnie do płatnych robót dla innych rolników". Są to ewentualni kandydaci na „łaknących ziemi". Z drugiej strony ich sytuacja, polegająca na związaniu z miejscem zamieszkania, nie jest obojętna dla wahań płac. Problemy tego rodzaju zdają się leżeć poza ramami tej pracy. Zbiorowe umowy (kontrakty) i organizacja pracy są uwzględniane o tyle, o ile dotyczą pracy przemysłowej, zaś rolę ich w rolnictwie uważa się aż do czasów powojennych za znikomą. Stałość płac, która według prof. L. Robbinsa[2] miała tak wielki wpływ na powojenne stosunki gospodarcze, nie odegrała, jak widać, większej roli w Szwecji. Takie w każdym razie wrażenie pozostawia rozdział zatytułowany: *Przemysłowy rynek pracy.*

Od roku 1903 począwszy zakres i skutki konfliktów pracowniczych można śledzić w bieżących statystykach urzędowych, lecz podawane przez nie liczby mogą, według mniemania Instytutu, służyć jedynie za wskaźnik zmian na rynku pracy. Związki zazwyczaj wspomagają swych bezrobotnych członków, lecz dopiero od czasów powojennych, gdy bezrobocie przyjęło „bardziej regularną postać" (str. 238). Powstaje pytanie, czy związki zawodowe są jeszcze odpowiedzialne za utrzymywanie swych bezrobotnych, — rozmiary bezrobocia pozostają, jak zauważa prof. L. Robbins, „pierwszym zagadnieniem w polityce płac przywódców związków zawodowych"[3].

W teoretycznej części rozdziału o tendencji płac w przemyśle rozpatrują autorzy różne możliwości zużytkowania niewystarczających statystyk, dotyczących tego zawiłego problemu. Przypuszczają oni, że zmiany w sferze przemysłowej były decydującym czynnikiem w tendencji płac na całym polu wytwórczości; do ścisłych badań w tym względzie nie wystarczają jednak dotychczasowe możliwości pomiarów, szczególnie w zastosowaniu do okresu przedwojennego.

A. Meyendorff
Tłum. z ang. M. Choynowski

[1] Dowiadujemy się, że w ciągu XIX wieku w majątkach kapitalistycznych wchodziło w zwyczaj wynagradzanie stałej pracy najemnej, oprócz płac gotówką, mieszkaniem i innymi świadczeniami w naturze dla małżeństw, przy czym mężczyźni bywali zatrudnieni stale, kobiety i dzieci okresowo. Umowy tego rodzaju tworzą istotę systemu *statare*. W przeciwnym razie duże majątki musiałyby opierać się na pracy dorosłych, głównie mężczyzn i niezamężnych kobiet. System *statare* zapobiega w pewien sposób wyludnieniu wsi. Umowa zazwyczaj przewiduje zatrudnienie kobiet przy dojeniu krów; gospodarstwa *statare* mogą mieć własne świnie i drób.

[2] *The Great Depression.*

[3] Ibid.

Chełmiński Thomas, *Le problème douanier en Pologne*, Paryż, 1936, str. 242.

Jakkolwiek trudności komunikacyjne, osłabiające w XVIII wieku we wszystkich krajach europejskich wewnętrzną spoistość gospodarczą, powodowały również i w Polsce pewne rozczłonkowanie jej organizmu gospodarczego, to jednak mimo to wyróżniała się ona stosunkowo, jak na owe czasy, racjonalizm systemem celnym. W odróżnieniu od Niemiec, czy nawet Francji, nie było w obrębie Polski żadnych, tak uciążliwych dla obrotu towarowego, ceł wewnętrznych. Obszar polityczny Rzeczypospolitej pokrywał się z gospodarczym i celnym.

W tych warunkach polski organizm gospodarczy zrastał się szybko. Niestety podziały Polski, niedotrzymanie zobowiązań traktatu wiedeńskiego z roku 1815, polityka zaborców, dążąca do włączenia przemocą zabranych dzielnic do swego organizmu gospodarczego, bez względu na skutek rozbicia całości, jaką tworzą geograficzne ziemie polskie, — wszystko to doprowadziło do anomalii gospodarczych, czy to pod względem komunikacyjnym, czy też rozdziału i rozmiaru produkcji rolniczej i przemysłowej, które to skutki jeszcze przyszłe pokolenia długo będą odczuwały.

W takich warunkach polska polityka celna, obciążona jeszcze zobowiązaniami traktatu wersalskiego i konwencji górnośląskiej oraz skrępowana statutem W. M. Gdańska, miała i ma zadanie niezmiernie trudne do rozwiązania.

Trudności te pogłębione są przez zniszczenie, wywołane wojną światową, inwazją bolszewicką i rekwizycjami okupantów, oraz przez skutki polityki gospodarczej wszystkich zaborców, nie wyłączając nawet najlepszej jeszcze — niemieckiej, która jednak w województwach poznańskim i pomorskim nie dopuściła ani do zróżniczkowania produkcji rolniczej, ani do stworzenia przemysłu.

Z trudności takich opinia zagraniczna nie zdaje sobie dostatecznie sprawy i bardzo często w zmianach i korektywach polskiej polityki celnej widzi agresywność wobec innych państw, sugeruje brak linii wytycznej, nadmierny protekcjonizm, nie rozumiejąc, że od chwili odrodzenia państwa polskiego wytyczne polskiej polityki celnej wiodły konsekwentnie przede wszystkim ku zorganizowaniu własnej podukcji rolnej i przemysłowej dla umocnienia organizmu gospodarczego kraju, a następnie ku stworzeniu podstaw mediatorskich do zawierania traktatów handlowych.

Książka Chełmińskiego zawiera bogaty materiał, jasno i przejrzyście zestawiony. Przeprowadziwszy wnikliwą analizę polskiej polityki celnej wieków ubiegłych, autor wprowadza czytelnika w sedno zagadnień celnych doby obecnej. Poza skrupulatnym zestawieniem materiałów, znajdujemy tu głęboko przemyślane i wyczerpujące, a jednak niezwykle przystępne omówienie obecnej polityki celnej i trudności, z jakimi musi ona walczyć wobec nieustannych zmian warunków produkcyjnych (np. powstawanie nowego poważnego przemysłu przetwórczego) i ogólnogospodarczych na rynkach światowych oraz ciągłych wahań w polityce celnej, walutowej i gospodarczej. Ustalenie linii rozwoju produkcji polskiej, zwłaszcza przemysłowej, jest wskutek tego niezmiernie utrudnione.

Jeżeli pierwsze zarządzenia polityki celnej, pierwsza taryfa z r. 1919, zmieniona później w roku 1924, świadczą o racjonalności linii polskiej polityki celnej — jakkolwiek wówczas nie potrafiła ona jeszcze wejść w głąb subtelności problemu celnego — to bezsprzecznie nowa taryfa celna z 23 sierpnia 1932 r. dostosowana jest nie tylko do warunków polskich w chwili obecnej, ale potrafiła stworzyć, mimo trudnej sytuacji, podstawy na przyszłość.

Wyczerpujące omówienie sprawy śląskiej i gdańskiej, wojny celnej z Rzeszą, sprawy zakazów przywozu i wywozu kontyngentów, zwrotów cła, preferencyjnych ceł morskich, ceł maksymalnych, polityki traktatów handlowych itd. pozwala czytelnikowi znaleźć w tym dziele wszystko, co jest potrzebne, by zapoznać się z polską polityką celną i warunkami politycznymi i gospodarczymi, w jakich ona powstała i w jakich działa.

Autor wspomina także o trudnościach tranzytowych, jakie miała Polska po utracie dostępu do morza w r. 1772 i wykazuje dobitnie, dlaczego obecnie kładzie ona nacisk na rozwój i rozbudowę portów polskich w Gdyni i Gdańsku.

Książka ta zapozna opinię zagraniczną z polskimi sprawami, mogąc przez to odegrać wielką i pożyteczną rolę. Powinna dojść do rąk tych wszystkich, którzy z Polską gospodarczo współpracują.

St. Goldmann

Zadrożny Stanisław, *Na gdyńskim szlaku*, Warszawa, 1937, str. 176.

Gdynia nie może narzekać, by się nią nie zajmowano i nie pisano na jej temat. Nie ma bodaj w Polsce czasopisma, które by na swych łamach nie poruszało spraw dotyczących miasta lub portu, albo spraw związanych z morzem. Istnieje nawet w tym kierunku dość obfita literatura, obejmująca bądź to całokształt zagadnień gdyńskich, bądź też poszczególne dziedziny tego kompleksu. Niestety, wiele prac związanych ze zjawiskami przejściowymi nie posiada trwałego znaczenia. Inne znów, a tych jest jeszcze więcej, stanowią prace nieoparte ani na dokładnym badaniu lub gruntownej znajomości poszczególnych spraw, ani też nie wnikające dokładnie w istotę zagadnień. Dla tych powodów nie przedstawiają one nie tylko żadnej wartości naukowej, ale nawet literackiej. Rezultat jest taki, że literatura na tematy związane z Gdynią, a posiadająca zarazem trwałe wartości naukowe lub literackie, jest dość szczupła. Dobrych chęci jest wiele, toteż co pewien czas czyjś rzetelny wysiłek ją uzupełnia.

Do tej szczupłej na razie literatury wartościowej o treści popularnej można bez wahania zaliczyć książkę pt. *Na gdyńskim szlaku*. Autor jej przedstawił w popularnych reportażach — tak bowiem określić trzeba poszczególne rozdziały książki — Gdynię, jej port i zagadnienia morskie we właściwym świetle. Wyróżnia go to dodatnio spośród szeregu literatów i publicystów z głębi kraju, traktujących na podobne tematy.

Tajemnica tego sukcesu tkwi w tym, że autor nie studiował Gdyni i poruszanych spraw w ciągu kilku godzin, zdala od tętniącego życia, lecz zbierał materiał „na małym stateczku, po którego szybach spływały duże krople deszczu" i wśród „turkotu windy okrętowej lub dudnienia dźwigu portowego", „w czarną noc, przepełnioną skowytem sztormu" lub kiedy „wstał ranek szary, przytłoczony obrzękłymi od deszczu chmurami". To bezpośrednie zetknięcie się z życiem portu i podpatrzenie jego różnorodnych przejawów sprawiło, że książka St. Zadrożnego stanowi wielce przyjemną i nader ciekawą lekturę nawet dla ludzi, którzy ze sprawami morskimi stykają się w codziennym życiu.

Autor interesował się niemal wszystkim, a więc historią morskiej floty polskiej, budownictwem okrętów, pilotażem, transportem i handlem morskim, maklerstwem okrętowym itd. Nie stwarza on jednak szablonów, nie przedstawia całokształtu warunków pracy na poszczególnych odcinkach — daje reportaże. Kiedy jednak opisuje np. swój wyjazd z pilotem na redę lub przechadzkę do wolnej strefy, czy zaobserwowany przeładunek to-

waru, stara się rozszerzyć opis wyjaśnieniami zaobserwowanych zjawisk, bądź przedstawić podpatrzone przez siebie charakterystyczne cechy pracy.

W lekkiej i żywej formie przedstawia on „narodziny statku" w stoczni. W osobnym rozdziale „składa hołd czasom, uskrzydlonym w białe żagle", poświęca dużo miejsca Szkole Morskiej i jej wychowankom.

Rozdział pt. *Zarys historii marynarki handlowej* poświęca autor nakreśleniu zmagań w celu położenia fundamentów pod polską flotę handlową. Podając przyczyny upadku powstających to tu, to tam pierwszych przedsiębiorstw żeglugowych, prowadzonych najczęściej przy udziale kapitałów obcych, nie zwrócił on dostatecznej uwagi na brak w tym czasie zarówno konsolidacji wysiłków i kapitału, jak i na trudności w dokonaniu tej konsolidacji z tego powodu, że inicjatywa była rozproszona terytorialnie. Fakt ten zaważył również mocno na nieudaniu się wysiłków inicjatywy polskiej za granicą i w kraju.

Rozdział pt. *Transport morski* jest niepotrzebnie przeciążony wyjaśnieniami różnych klauzul handlowych. Wystarczyłoby tu krótkie wyjaśnienie warunków *cif* i *fob*. *Gdyńskim reportażem*, przedstawiającym gorączkową pracę w biurze maklerskim, kończy autor naprawdę przyjemną i ciekawą lekturę.

Szeroki zakres zainteresowań autora oraz wnikanie w szczegóły wywołało szereg nieścisłości, których nie udało się autorowi uniknąć, mimo sumiennych na ogół badań. Toteż w kilku miejscach spotyka się wyjaśnienia niezupełnie właściwe.

Nieścisłości te przytaczam poniżej.

Autor pisze np. (str. 120), że tranzyt towarowy polega na bezpośrednim przeładunku ze statku do wagonu lub odwrotnie (?). Również zagadnienie shipchandlerki czyli zaopatrywania okrętów (str. 121) jest przedstawione mylnie. Dostawca okrętowy (shipchandler) bowiem może wykonywać swój zawód nie tylko w wolnej strefie, lecz na terenie całego portu, na tych samych warunkach. Odnosi się to nie tylko do Gdyni. Istnieją porty nieposiadające wolnej strefy, a zaopatrywanie okrętów jest w nich rozwinięte. Dostawca okrętowy nie jest dostawcą bunkru dla statku (str. 121 i 172), mimo że dostawa bunkru stanowi jeden z działów zaopatrywania okrętów.

Słowo „fracht" (str. 131) nie oznacza także ceny najmu statku.

Mylne i sprzeczne są wyjaśnienia autora co do pojemności brutto i netto statku. Twierdzi on (str. 157), że pojemność netto wyrażona jest w tonach metrycznych lub tonach angielskich, a nieco niżej podaje objaśnienie poprawne, że pojemność ta wyraża się w tonach rejestrowych po 2,83 m³. Poza tym autor niewłaściwie wyjaśnia pojemność brutto. Ma to, według niego, być „wszystko, co nie służy do pomieszczenia towaru, lecz dla ruchu statku". W rzeczywistości pojemność brutto przedstawia wszystkie przestrzenie, jakie znajdują się wewnątrz kadłuba, wraz z pomieszczeniami na pokładzie.

Próbek bawełny (str. 172) nie posyła się na giełdę w celu ustalenia ceny, a jedynie w celu autorytatywnego stwierdzenia jej jakości.

Właściwością firm ekspedycyjnych nie jest przewożenie towarów, a jedynie pośrednictwo między przewoźnikiem a właścicielem towaru.

Trudno zgodzić się z przypuszczeniem autora, że „maszyny wypełniają część kadłuba". Może to odnosić się do przedziału, zwanego maszynownią.

Państwowa Szkoła Morska nie znajduje się u pasma wzniesień redłowskich (str. 93), lecz raczej u podnóża wzgórz chylońskich. Latarnia Penmarch (str. 100) nie jest położona na cyplu Finisterre, który przecież leży w północno-zachodniej Hiszpanii; mowa tu o Finistère we Francji (Bretania).

Uprawnienia pilotowe mogą posiadać kapitanowie nawet obcych statków, a nie wyłącznie ci, którzy pełnili uprzednio funkcje pilotów (str. 104). Np. kapitanowie statków *Marieholm* i *Akkershus* nie pełnili funkcji pilotów w porcie gdyńskim, a przecież mają w tym porcie uprawnienia pilotowe.

„Basen nawigacyjny", o którym wspomina autor (str. 108), w Gdyni nie jest znany. Chodzi tu z pewnością w ogóle o basen, do którego wprowadzano dany statek.

Powiedzenie (str. 117): „...od owego (czyli rybackiego) drewnianego mola..." jest niewłaściwe. Autor ma tu na myśli ostrogę, a nie molo.

Definicji pojęć „magazyn" i „hangar" (str. 118) nawet sam autor nie uznaje na dalszych stronach, a co gorzej, uważa magazyn nr 3 za długoterminowy (str. 120), podczas gdy służy on jedynie do manipulacji towarami i krótkoterminowego składowania (wg definicji autora — hangar).

Wyrażenie „ryż suszony" (str. 124) jest w terminologii handlowej nieznane; autor chciał zapewne napisać „ryż niełuszczony". Nie można dalej zgodzić się na następujący sposób wyliczania (str. 124): „...śledzie, ryż suszony, owoce świeże, suszone, towary kolonialne i cały szereg ładunków drobnicowych". Autor powtarza się, gdyż ładunki drobnicowe mogą się składać właśnie z wyliczonych towarów; wśród ładunków drobnicowych może znaleźć się nawet taki, ogólnie biorąc, towar wybitnie masowy, jak na przykład ruda, o ile została załadowana w partii np. 10 ton (jako próbka). Uwagi o konosamencie, zawarte na str. 147 i nast., odnoszą się do wywozu nie tylko ładunków masowych, lecz również i drobnicowych.

Pojęcie „klark" (str. 169) łączy autor z czynnością klarowania statku, gdy tymczasem oznacza ono zwykłego kancelistę, pracownika biurowego w ogóle, i to nie tylko w biurze maklera. Autor mylnie wywodzi angielskie słowo *clerk* od *to clear*. Pozostaje jeszcze szereg drobnych pomyłek, jak np. „cbm" zamiast „cmb" itd. Niepotrzebnie używa autor wyrazów „leżały carga" zamiast „stały statki", albo „notice ostateczny" — zamiast „zawiadomienie ostateczne".

Książka zawiera liczne i doskonałe fotografie, bardzo trafnie rozmieszczone. Niestety objaśnienia do nich nie zawsze są ścisłe. Tak np. ilustracja na str. 106 przedstawia trawler marynarki wojennej, a nie holownik portowy. Statek *Vikingland* (str. 111) jest szwedzki, a nie duński. Trudno wyobrazić sobie wyładunek oleju palmowego w workach — ilustracja na str. 122 przedstawia raczej wyładunek ziaren palmowych.

Mimo wymienionych usterek, obniżających nieco wartość książki, nie można nie podkreślić, że cel postawiony przez autora został całkowicie osiągnięty. Przez pracę tę, jeśli tylko pozwolą na to inne warunki, autor przyczyni się do dalszego właściwego popularyzowania idei morskiej i spraw z nią związanych. Praca St. Zadrożnego, jego sposób podejścia, oraz forma, w jakiej podał obrany temat, winny być bodźcem dla interesujących się sprawami morza. Byłoby rzeczą wielce pożądaną, by ukazały się nowe rzeczy na podobne tematy.

B. Koselnik

WŚRÓD NAJNOWSZEJ POLSKIEJ LITERATURY PODRÓŻNICZEJ

Niezbyt obfita do niedawna polska literatura podróżnicza czyni zadziwiające postępy. Nie tylko ilościowo zajmują opisy i wrażenia z podróży zamorskich w piśmiennictwie naszym miejsce po-

czesne, ale także pod względem jakościowym osiągnęły one szacunku godny poziom. Sporo dawniej wydanych prac doczekało się drugiego i trzeciego wydania, jak książki Fiedlera i Szczepańskiego. Aby zaspokoić głód czytelniczy w tej dziedzinie, szereg wydawnictw, jak Książnica Atlas, Rój, Wydawnictwo Trzaski, Ewerta i Michalskiego, Księgarnia Wojskowa, a ostatnio także Państwowe Wydawnictwo Książek Szkolnych, wydaje nawet specjalne biblioteki podróżnicze. Ponieważ jednak polscy autorzy nie byli w stanie nadążyć za popytem czytelników na literaturę podróżniczą — sięgnięto do tłumaczeń, i był okres, kiedy górowały one wybitnie nad twórczością polską. Obecnie, tzn. w ciągu ostatnich dwóch lat, stosunki w tej dziedzinie zmieniły się i polska literatura podróżnicza i egzotyczna przeważa liczebnie. Objaw to bardzo znamienny i uwagi godny, świadczy bowiem o tym, że Polacy podróżują coraz chętniej, że podróżuje przede wszystkim elita umysłowa, ci, którzy następnie potrafią podzielić się swymi wrażeniami z masą czytelników, budząc zainteresowanie wśród szerokich sfer sprawami morskimi, zagadnieniami Polonii zamorskiej.

Bardzo żywe echo wywołała pierwsza podróż dookoła świata naszego statku szkolnego *Daru Pomorza.* Po barwnej i wszechstronnie ujętej książce Kulleschitza pojawiły się wrażenia Meissnera o podróży *Daru Pomorza,* a niedawno ukazała się trzecia książka na ten temat. Jest nią praca kapitana wielkiej żeglugi Stanisława Koski pt. *Przez trzy oceany* (wyd. Ligi Morskiej i Kolonialnej, str. 224, Warszawa, 1936). Autor znalazł się w nielada kłopocie wobec dwóch poprzednio już wydanych na ten temat prac, które bardzo obszernie i wszechstronnie ujęły podróż *Daru.* Niemniej wywiązał się Kosko znakomicie ze swego zadania, kładąc w swej książce główną wagę na znaczenie prestiżowe i propagandowe pierwszej wielkiej wyprawy polskiego statku szkolnego. Tę właśnie stronę podróży zlekceważyli nieco poprzedni autorowie. Następnie poświęca Kosko dużo uwagi pracy na statku i życiu wewnętrznemu załogi, dając wreszcie w końcowym rozdziale obszerny i bardzo ciekawie ujęty bilans całej wyprawy, analizując wnikliwie dodatnie i ujemne jej strony, wyciągając z niej pożyteczne wnioski na przyszłość. Niezmiernie ujmuje prostota, z jaką autor ujął swe wrażenia, harmonijna proporcja w opisie wydarzeń, pracy na statku i elementów czysto podróżniczych. Książka Koski daje chyba najlepszy pogląd na całokształt wyprawy dzięki doborowi materiału podróżniczego, dzięki jasności i wyrazistości, z jaką autor uwypuklił wszystkie wydarzenia większej wagi. Pracę zdobi kilka niebanalnych ilustracji.

Idea morska, idea polskiej marynarki toruje sobie coraz szerszą drogę do świadomości naszego społeczeństwa. Szczególnie radosnym objawem jest fakt, że młodzież polska nie ogranicza się do lektury literatury podróżniczej, do oglądania naszego portu i morza — lecz pragnie poznać sprawy te dokładniej, zabiera się do nich z powagą. Zrozumienie to przejawiło się najwyraźniej wśród młodzieży harcerskiej i jej starszyzny. Związek Harcerstwa Polskiego nabył duży statek żaglowy, pragnąc stworzyć wyszkoloną należycie kadrę harcerzy morskich. Pierwsze dwie wyprawy harcerskiego statku szkolnego *Zawiszy Czarnego,* odbyły się w r. 1935, jedna do Kopenhagi, Londynu, Antwerpii. Amsterdamu i z powrotem do Gdyni, druga do Visby, Helsinek, Tallinna, Windawy, Libawy i z powrotem do Gdyni. Wyprawami kierował gen. Zaruski, jeden z zasłużonych pionierów idei morskiej w Polsce. On też jest autorem wspomnień z tych wypraw, które się ukazały pt. *Z harcerzami na „Zawiszy Czarnym"* (Książnica Atlas, 1937, str. 126). Jak z wspomnień tych wynika, wyprawa ta była czynem bardzo ryzykownym, wobec tego, że większość uczestników nie posiadała należytego, potrzebnego bodaj w elementarnym zakresie wyszkolenia. Niemniej obyło się bez nieszczęśliwych wypadków, gdyż brak wyszkolenia zastępował zapał, karność i ofiarność młodych marynarzy. Autor ocenia wyprawę samą bardzo krytycznie, jakkolwiek życzliwie, zwraca szczególną uwagę młodego czytelnika (bo dla niego głównie książka jest przeznaczona) na trudy zawodu marynarskiego, na grozę elementu morskiego, na konieczność wyrobienia stalowego charakteru, by podołać tym trudom, jakie życie na morzu nakłada na człowieka. Uwagi Zaruskiego wydają się czasem bardzo cierpkie i przesadnie surowe, podyktowane są jednak najlepszymi intencjami. Dla przyszłego marynarza może książeczka ta być bardzo cenną inicjacją. Natomiast nie trzeba w niej szukać opisu przygód. Brak tego elementu okupują liczne piękne opisy morza, walk z rozszalałym żywiołem, rozliczne wspomnienia autora z własnych przeżyć marynarskich.

Wśród ostatnio wydanych książek podróżniczych na zupełnie specjalne wyróżnienie zasługuje *Pionierski rejs* Zygmunta Dreszera (wyd. Ligi Morskiej i Kolonialnej, Warszawa, 1936, str. 276). Książka ta stanowi bowiem opis pierwszej polskiej wyprawy handlowej. W grudniu 1934 r. wyruszył z inicjatywy Ligi Morskiej i Kolonialnej oraz Towarzystwa Handlu Zamorskiego niewielki statek *Poznań,* naładowany dwoma tysiącami ton różnych polskich towarów, do brzegów zachodniej Afryki dla zbadania możliwości handlowych, znalezienia rynków zbytu dla polskich towarów, dla oswojenia osiadłych tam od dawna potęg kolonialnych z widokiem polskiej bandery. Statek przybijał kolejno do portów Monrowii, Bouet, Takoradi, Accra, Lomé, Lagos i w drodze powrotnej do Freetown oraz ponownie do Takoradi i Monrowii. Mimo że towary zasadniczo miały z góry zapewniony zbyt, niełatwo wszystko poszło w praktyce. Wielkie francuskie i angielskie towarzystwa handlowe, które najwidoczniej serio nie wierzyły w całą imprezę polską i dlatego wyraziły swą zgodę na pomoc w tej pierwszej wyprawie, przeraziły się, kiedy stała się ona faktem. Wymyślano więc przeszkody, licząc na to, że Polakom sprzykrzy się ustawiczne odwlekanie, targi o obniżkę cen, wysokie opłaty portowe i inne większe i mniejsze szykany. Polacy jednak byli bezwzględnie zdecydowani nie prędzej opuścić brzegi Afryki zachodniej, aż misji swej nie wypełnią. Staczali więc bohaterskie boje z krętactwem szwajcarskich pośredników handlowych, z nieuprzejmością Francuzów i lekkim sabotażem Anglików, powrócili wreszcie do kraju zbywszy cały towar i wioząc ze sobą orzeszki palmowe i kakao.

Na omówieniu zagadnień handlowych i opisie samej podróży nie wyczerpuje się bynajmniej bogactwo tej sumiennie opracowanej książki. Autor starał się zaznajomić czytelnika z wszelkimi możliwymi aspektami takiej podróży handlowej. Znajdziemy więc w książce Dreszera interesujące szczegóły z historii kolonii afrykańskich, z życia kolonizatorów i tubylców, próby charakterystyki mentalności murzyńskiej, analizę różnych zagadnień związanych z powstaniem i rozwojem murzyńskiej republiki Liberii oraz perspektyw na przyszłość dla białych w tym kraju, szczególnie zaś dla Polaków, którzy tam obecnie odgrywają pewną, wcale nie mało ważną rolę. Wszystkie te wiadomości rzeczowe ujęte są w formę swobodnej i miłej pogawędki, okraszone mnóstwem anegdot i scen z życia i historii tubylców. Nie brak także próby charakterystyki kolonizatorów, zwłaszcza Anglików, Francuzów i Szwajcarów, oraz oceny

wysiłków włoskich i japońskich w dziedzinie kolonizacji i handlu zamorskiego. Godne szerszych rozważań fachowców są różne propozycje i projekty autora w sprawach polskiego przysposobienia morskiego, organizacji handlu zamorskiego, stworzenia handlu kolonialnego oraz innych zagadnień związanych z naszą przyszłą ekspansją kolonialną i handlową.

W związku z tą pierwszą współczesną polską wyprawą handlową warto przypomnieć z okazji niedawno wydanych wspomnień Leopolda Janikowskiego *W dżunglach Afryki* (wyd. Ligi Morskiej i Kolonialnej, Warszawa, 1936, str. 208) początki naszych dążeń kolonialnych. Wskutek niezbyt intensywnego zainteresowania naszego społeczeństwa tymi sprawami, mało kto wie, że przed pięćdziesięciu pięciu laty trzech Polaków wyruszyło na małym statku z Hawru do brzegów zachodniej Afryki, aby dla przyszłego państwa polskiego zdobyć własne kolonie. Nie była to wyprawa awanturników w poszukiwaniu przygód i emocji. Rogoziński, Janikowski i Tomczek byli ludźmi poważnymi, przygotowanymi do wyprawy kolonialnej i zdecydowanymi nie spocząć prędzej, aż nie zatkną polskiej flagi na lądzie afrykańskim, aż się tam nie umocnią. Wyposażeni w bardzo szczupłe fundusze, przybyli w roku 1883 do wysepki Mondoleh, położonej blisko wybrzeża Kamerunu. Dzieje tej wyprawy zwłaszcza zaś własną rolę w niej przypomniał jedyny z żyjących dotąd uczestników, Leopold Janikowski, w wyżej wspomnianej książce. Nie podobna czytać tych wspomnień bez wzruszenia. Przejawia się w nich zarówno polski duch rycerski, żywiołowy temperament, jak i głęboka miłość ojczyzny, chęć służenia jej, wsławienia jej imienia. Przejęci mocną wolą wytrwania, nie zrażali się uczestnicy wyprawy trudnościami i niebezpieczeństwami, jakie czyhały na każdym kroku. Dzięki swoistej metodzie postępowania z tubylcami, którą opierali na łagodności, sprawiedliwości i poszanowaniu cudzej godności, zyskali sobie wkrótce zaufanie i przywiązanie murzynów, cieszyli się wśród nich powagą i dużym autorytetem. Janikowski opisuje szczególnie dokładnie życie i obyczaje szczepów, wśród których przebywał, swe prace meteorologiczne i przyrodnicze, różne wyprawy w głąb kraju i nawiasowo także pracę współtowarzyszy, którzy przeprowadzali badania na własną rękę. Książka napisana jest żywo i serdecznie, barwnie i ciekawie, ozdobiona kilkoma historycznej już dziś wartości ilustracjami.

Podczas gdy podróżopisarstwo nasze rozwija się coraz jubniej, nasza literatura egzotyczna wciąż jeszcze tkwi w powijakach. Ogranicza się ona właściwie do trzech pisarzy: Pawłowicza, Warchałowskiego i Marlicza. W swym przeglądzie nowości podróżniczych i powieści egzotycznych chciałbym tym razem wspomnieć tylko o twórczości Marlicza, gdyż łączy się ona tematycznie z zagadnieniem kolonialnym. W roku 1933 ukazała się pierwsza jego powieść kolonialna pt. *Bractwo Białego Lamparta* (Poznań, str. 430). Powieść ta nie jest osnuta dokoła polskiego problemu kolonialnego, gdyż akcja dzieje się współcześnie w Kongu belgijskim, niemniej problem kolonialny stanowi nić przewodnią tej znakomicie napisanej powieści. W żywą akcję, zręcznie powiązane ze sobą wątki fabularne wplótł autor swe spostrzeżenia o stosunkach kolonizatorów z tubylcami, starał się zanalizować źródła wzajemnych antagonizmów, scharakteryzować psychikę murzynów i przeobrażenia duchowe białych na skutek życia w nieodpowiednim dla nich klimacie oraz obowiązków ich jako pionierów kultury. Marlicz ujął zagadnienia to możliwie wszechstronnie i dokładnie, bez pedanterii i dydaktyzmu. Wyciąganie wniosków pozostawia czytelnikowi, któremu ukazuje z niezwykłą plastycznością całokształt życia murzyńskiego, ich obyczajowości, życia religijnego, mentalności, psychiki, tak na tle wzajemnych pomiędzy sobą stosunków, jak i w zetknięciu się z białymi władcami. Charakterystyka życia w Kongu belgijskim nie jest fikcją, przeciwnie oparta na danych autentycznych, stąd ich wartość dokumentarna. Na podkreślenie zasługują także wspaniałe opisy przyrody, żywe i sugestywne, przesycone gorącem tropikalnych barw i egzotyzmem atmosfery. Wprowadzając do powieści poza Belgami także inne narodowości europejskie, czyni Marlicz trafne porównania i zestawienia postawy moralnej i życiowej poszczególnych narodowości wobec zagadnień kolonialnych. Słusznie też podkreślała krytyka po ukazaniu się tej powieści jej walory i pionierskie znaczenie w polskiej literaturze egzotycznej. Do tematu tego powrócił Marlicz ponownie w świeżo wydanym zbiorze nowel afrykańskich pt. *Dzicy ludzie* (Poznań, 1937, str. 194). Jest to szereg pysznych obrazków z życia murzynów w Kongu belbijskim, w których, podobnie jak w *Bractwie Białego Lamparta* ukazuje autor czytelnikowi różne aspekty bytowania tubylców. Dla czytelnika *Białego Lamparta* nie będzie w tych nowelach wiele nowego materiału rzeczowego, przewyższają one jednak powieść poziomem artystycznym, bardzo wypielęgnowanym stylem, zwartością kompozycyjną, dużym napięciem dramatycznym i gruntownością w uzasadnieniu psychologicznym postaci.

Największą siłę atrakcyjną dla naszych podróżopisarzy stanowi Ameryka, zwłaszcza Ameryka Południowa. Dużą rolę w zainteresowaniu tym odgrywa oczywiście polskie wychodztwo, rozproszone niemal na całym terytorium Ameryki Południowej. Jemu też poświęcają podróżnicy nasi w swych opisach najwięcej uwagi. Najobszerniejszą publikacją, jaka się w tej materii ostatnio ukazała, to praca Mieczysława Lepeckiego pt. *W cieniu Kordylierów* (Warszawa, 1937, str. 320). Autor opisuje swą podróż po Paragwaju i Boliwii, dając przede wszystkim dużo informacji rzeczowych o zwiedzanych krajach. Lepecki podróżował szlakami mniej znanymi, stąd informacje jego zawierają wiele materiału nowego i na ogół nieznanego. To jest główną zasługą książki. Autor nie potrafił jednak wykorzystać literacko i artystycznie bogactwa zebranych wiadomości i wrażeń. Opisy są dość monotonne, pozbawione życia i dynamiki. Stąd emocjonalna wartość książki jest nikła. Gdyby zaś pracę potraktować bardziej z punktu widzenia naukowego, nie można by Lepeckiemu odmówić uznania a książce wartości. Zagadnienie wychodztwa polskiego w tych dwóch państwach południowo - amerykańskich potraktował Lepecki dość pobieżnie, mimo pewnego usiłowania dotarcia do istoty zagadnienia. Winna temu podstawa autora wobec tej kwestii, nieumiejętność wczucia się w nią, mimo dobrego przygotowania teoretycznego. Wydana przez Międzynarodowe Towarzystwo Osadnicze książka tego samego autora o Paragwaju pt. *Ameryka Południowa* — Część I. (Warszawa, 1937, str. 78, 1 mapka) jest doskonałym podręcznikiem informacyjnym o tym kraju dla użytku przyszłych wychodźców. Książka obejmuje zwięzłą, ale dokładną charakterystykę kraju pod względem geograficznym, przyrodniczym, ekonomicznym i politycznym, informuje gruntownie o warunkach bytowania tamże, daje wiele cennych wiadomości praktycznych tym, którzy zamierzają się tam osiedlić. Książki, jak ta, są niezmiernie pożyteczne i potrzebne; oddane we właściwym czasie do rąk przyszłych emigrantów, oszczędzić im mogą wiele przykrości, rozczarowań i strat. Byłoby bardzo wskazane, by podobne prace ukazały się w odniesieniu do wszystkich terenów wchodzących w rachubę dla naszych emigrantów.

Jeśli idzie o zagadnienia emigracyjne to rzetelną książkę na ten temat napisał znany dziennikarz i podróżnik polski Konrad Wrzos. *Yerba Mate* (Warszawa, 1937, str. 217) jest pierwszą częścią zamierzonego większego cyklu prac o poszczególnych środowiskach polskiej emigracji. Zamiarem autora jest wszechstronne zbadanie warunków bytowania naszych emigrantów we wszystkich częściach świata, poznanie ich potrzeb i bolączek, zorientowanie się zarówno w sile liczebnej, jak i przede wszystkim moralnej naszych wychodźców. Pierwsza książka poświęcona jest emigrantom polskim w Argentynie i Brazylii. Wrzos zajął się w pierwszym rzędzie zbadaniem położenia i warunków ekonomicznych Polaków w tych państwach, ich stosunku do krajowców i wzajemnego współżycia. Materiały, jakie autor zebrał w tej dziedzinie są bardzo ciekawe i powinny być poddane szczegółowej analizie przez czynniki zajmujące się tą sprawą bliżej. Jeśli położenie materialne polskich kolonistów w Argentynie i Brazylii nie jest najgorsze, to dość smutno przedstawia się ich życie narodowe. Szkoda, że autor ogranicza się w tej materii do nielicznych smętnych refleksji. Radzibyśmy bardzo poznać dokładniej stopień uświadomienia narodowego naszych tamtejszych wychodźców, ich stosunek do starego kraju i wysiłki w celu utrzymania się przy polskości. Niestety nie wiele dowiadujemy się na ten temat, a to sprawa przecież nie mniej ważna niż kwestie ekonomiczne. Jeśli jest źle, należy to powiedzieć otwarcie, bez osłonek, z należytą dokumentacją, aby można było zaradzić złu zawczasu. Wrzos, którego doskonały węch reporterski skierowuje do właściwych źródeł, którego talent publicystyczny i sumienność w pracy upoważniają do zabierania głosu w tej sprawie, powinien w przyszłych swych książkach zagadnieniom czysto narodowym baczniejszą poświęcić uwagę. Ale nawet i w tej formie ujmując zagadnienie polskich wychodźców w Argentynie i Brazylii, praca Wrzosa wybija się na czoło podobnych publikacji.

Książka Zbigniewa Uniłowskiego, poświęcona naszemu wychodztwu w Paranie posiada wybitne zalety literackie, dużą oryginalność formalną, ale jest przykrym nieporozumieniem, jeśli idzie o treść. Nie chciałbym posądzać autora o złą wolę, o świadome fałszowanie stanu rzeczywistego, nie mogę mu jednak nie wytknąć braku poczucia odpowiedzialności oraz pewnej lekkomyślności. Zbyt to poważny temat, by sobie stroić zeń tak ponure żarty, jak to czyni autor *Żyta w dżungli* (Warszawa, 1936, str. 272, 32 ilustr.). Zapewne, nie całkiem jest dobrze wśród naszych emigrantów, napewno nawet wiele tam przejawów przykrych i groźnych. Nie wolno jednak całej odpowiedzialności za taki stan zrzucać na tych, którzy właśnie w swej pracy wśród emigracji wykazali dużo ofiarności i poświęcenia, na kler i nauczycielstwo lub działaczy publicznych. Gdyby książka Uniłowskiego była pierwszą publikacją na ten temat, można by mieć wątpliwości co do słuszności zarzutów autora. Ale posiadamy już cały szereg książek o Polakach w Brazylii (np. Pawłowicza, ks. Posadzego i in.) — w świetle tamtych publikacji ludzi niewątpliwie godnych zaufania, praca Uniłowskiego wygląda na paszkwil, na który sobie można było pozwolić wobec nieprawdopodobnej wprost bierności naszego społeczeństwa. Daremnie szukałem głosów w naszej prasie, które by na podstawie własnych doświadczeń zbiły oskarżenia Uniłowskiego. Sprawy te wymagają wyjaśnienia i to możliwie jak najprędzej. Idzie tu przecież o dobro naszych rodaków za granicą, idzie o dobre imię polskie.

Kończąc swój przegląd nowości podróżniczych i egzotycznych, chciałbym jeszcze zaznaczyć, że nie jest on bynajmniej pełny. W jednym z najbliższych numerów *Jantaru* omówię nowe prace Fiedlera, Szczepańskiego, Pawłowicza, Warchałowskiego, Wielawskiego i Winiarza oraz świeżo wydaną powieść egzotyczną Antoniego Dębczyńskiego.

A. Jesionowski